МАРШАЛЫ СТАЛИНА

НИКОЛАЙ КУЗНЕЦОВ

АДМИРАЛ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Николай Герасимович Кузнецов – адмирал Флота Советского Союза, один из тех, кому мы обязаны победой в Великой Отечественной войне. В 1939 г., по личному указанию Сталина, 34-летний Кузнецов был назначен народным комиссаром ВМФ СССР. Во время войны он входил в Ставку Верховного Главнокомандования, оперативно и энергично руководил флотом. За свои выдающиеся заслуги Н.Г. Кузнецов получил высшее воинское звание на флоте и стал Героем Советского Союза.

В своей книге Н.Г. Кузнецов рассказывает о своем боевом пути начиная от Гражданской войны в Испании до окончательного разгрома гитлеровской Германии и поражения милитаристской Японии. Оборона Ханко, Либавы, Таллина, Одессы, Севастополя, Москвы, Ленинграда, Сталинграда, крупнейшие операции флотов на Севере, Балтике и Черном море – все это есть в книге легендарного советского адмирала. Кроме того, он вспоминает о своих встречах с высшими государственными, партийными и военными руководителями СССР, рассказывает о методах и стиле работы И.В. Сталина, Г.К. Жукова и многих других известных деятелей своего времени.

Воспоминания впервые выходят в полном виде, ранее они никогда не издавались под одной обложкой.

- Николай Кузнецов
  - ○
  - ○ Часть I Накануне
    - ■ Предисловие автора
    - ■ Флоту быть!
      - ■ Родное прошлое
      - ■ Ленинский призыв
      - ■ Нас ждут корабли
      - ■ С верой в будущее
      - ■ Первые шаги – трудные
      - ■ Салют наций
      - ■ Наморси
      - ■ Прощальный ужин
      - ■ «Заливы или проливы?»
      - ■ Беспокойная должность
      - ■ Командир крейсера
      - ■ За «первый залп»
      - ■ Под флагом члена правительства
      - ■ Матросский флагман

- Силы наши растут
- Компанеро русо
  - Далекое путешествие
  - Картахена
  - Северный поход
  - Идут «игреки»
  - Наши товарищи
  - Будни и праздники
  - Бои на море
- Тихий океан
  - Путь на восток
  - На новом театре
  - Встречи с В. К. Блюхером
  - Хасанские события
  - Аресты на флоте
- Готовность номер один
  - Неожиданное назначение
  - В Европе – война
  - Залпы над океаном
  - На морские просторы
  - Дипломаты
  - Высокая организация – ключ к победе
  - Гроза надвигается
  - Что значит готовность
  - Враг у границ
  - Самые последние дни
  - Ночь на 22 июня
  - Страна вступает в бой

○ Часть II Курсом к победе
- На южном фланге
- Североморцы вступают в бой
- Бомбим Берлин
- Оборона Таллина и прорыв в Кронштадт
- Встречи с союзниками
- «Погибаю, но не сдаюсь!..»
- Моонзунд и Ханко
- Одесса
- Трудная осень
- Держаться до последней возможности!
- У стен Москвы
- Внезапность и беспечность
- Керчь и Феодосия
- Новые испытания
- Ленинград наносит удары

- Непобежденный Севастополь
- На северных морских дорогах
- Враг остановлен
- Сталинград
- Победная поступь. Черноморцы наступают
- Блокада прорвана
- Главная водная магистраль страны
- Десант в Новороссийский порт
- В студеных широтах
- Бросок в Крым
- Враг отброшен от Ленинграда
- Северный Флот пополняется
- Эскадра возвращается в Севастополь
- Действия союзников
- Освобождаем Карельский перешеек
- Озерные флотилии
- У берегов Прибалтики
- Печенга наша
- На Дунае
- Крымская конференция
- В Ставке
- На пути к Берлину
- Победа
- Потсдам
- И тихоокеанцы сказали свое слово
- Немеркнущая слава

Николай Кузнецов
Адмирал Советского Союза

© Кузнецов Н.Г., 2015
© ООО «ТД Алгоритм», 2015

Часть I Накануне

Предисловие автора

Мне не пришлось менять профессии в поисках дела, которое оказалось бы больше по душе. Вся моя жизнь связана с Советским Военно-Морским Флотом. Я сделал выбор однажды, в совсем юные годы, и никогда не жалел об этом.

Пятнадцати лет – в те годы еще продолжалась гражданская война – пошел на флот добровольцем. С тех пор минули десятилетия. Я был свидетелем того, как в двадцатых годах наш флот, потерявший в гражданскую войну большинство кораблей и многих опытных специалистов, переживал напряженный период становления. По существу, нам пришлось начинать с азов морской службы. На моих глазах советский флот рос, набирался сил, мужал. Росли и мужали наши замечательные флотские кадры – командиры, инженеры, матросы. Со многими я бок о бок прошел службу на боевых кораблях. Делил с ними все: и радость, и невзгоды. Ведь служба на корабле – это нелегкий труд.

За годы морской службы мне довелось встретить немало интереснейших людей. Одни занимали совсем скромные посты, другие командовали соединениями и флотами, а некоторые вершили государственные дела. Обо всех этих людях, обо всем, что пережито, хотелось бы рассказать.

Большую часть этой книги я посвятил тому периоду, который предшествовал Великой Отечественной войне.

Есть события, не стирающиеся в памяти. И сейчас, четверть века спустя, я отчетливо помню трагический вечер и ночь на 22 июня 1941 года. Уже за два дня перед тем наши морские силы были приведены в повышенную боевую готовность. Мы сделали это, не получив официального предупреждения о возможности войны и разрешения применять оружие. Указания последовали лишь около полуночи, когда до начала боев оставалось несколько часов. К счастью, флоты находились уже наготове, и в ту роковую ночь мы не потеряли ни одного боевого корабля.

Человек, посвятивший себя службе в Вооруженных Силах, естественно, думает о войне постоянно. В мирную пору, пока военная гроза далека и тучи международных осложнений не закрывают горизонта, эти думы носят довольно отвлеченный, я бы сказал, теоретический характер. Но они воплощаются в конкретных решениях и поступках, когда угроза войны становится реальной и близкой.

Многое зависит от места и положения, которое занимает человек. Когда я начинал службу краснофлотцем на Северо-Двинской флотилии, от меня, в сущности, требовалось только

быть готовым выполнить приказ командира, не больше. Другими стали мои заботы, когда, окончив училище, сам стал командиром артиллерийского плутонга, затем – помощником командира корабля. Но мысли о будущей войне и в то время носили еще очень общий характер. После окончания Военно-морской академии начал командовать крупным кораблем. Тут уж было недостаточно держать свое оружие в порядке и уметь метко стрелять, если прикажут. Надо было разбираться в обстановке на всем морском театре и отчетливо представлять себе возможные боевые операции в масштабах целого флота.

Жизнь сложилась так, что круг моей ответственности и моих забот стал возрастать как раз в самые неспокойные, предвоенные годы. Я участвовал в гражданской войне в Испании – был там советским военно-морским атташе и главным морским советником. В пору хасанских боев командовал Тихоокеанским флотом. В 1939 году получил назначение на работу в Москву, и на меня легло руководство Наркоматом Военно-Морского Флота. А как известно, обстановка была такова, что уже тогда требовалось считаться с опасностью прямого военного нападения фашистской Германии на нашу страну.

Когда вспоминаешь то время, неизбежно возникают вопросы. Почему нападение гитлеровской Германии оказалось для нас внезапным, застигло наши Вооруженные Силы врасплох, хотя правительство уделяло огромное внимание обороноспособности страны, повышению ее могущества и укреплению границ? Почему И. В. Сталин вопреки многочисленным фактам до последнего часа не хотел верить в возможность скорой войны? Почему не обращалось должного внимания на то, что Гитлер сосредоточивает всё новые дивизии на наших границах? Почему не принимались решительные ответные меры?

На это не ответишь несколькими словами. Тут надо многое сопоставить, взвесить, на многое требуется взглянуть сквозь призму прошедших лет. Думается, эти вопросы интересны не одним историкам. Не берусь дать исчерпывающий анализ событий тех трудных и сложных лет. Хочу только поделиться некоторыми своими мыслями.

Опытом минувшего освещается настоящее и будущее. Сегодняшняя международная обстановка напоминает, как мне думается, годы между первой и второй мировыми войнами: на Западе происходит непрерывный рост военных расходов, увеличивается численность вооруженных сил, большая доля производительных сил идет на изготовление средств уничтожения и разрушения. Великие научные открытия, сделанные за последние десятилетия, – атомная энергия,

электроника, ракетная техника и многие другие, – которые могли бы принести огромную пользу человечеству, к сожалению, направляются для целей возможной будущей войны. Возникли агрессивные блоки. Германский милитаризм уже рвется к ракетно-ядерному оружию. Новая война, если империалисты ее развяжут, будет протекать совсем не так, как прошлые. Новое оружие – оружие массового уничтожения и моментального действия – определит и характер грядущих сражений. Они станут несравненно скоротечнее и сокрушительнее, охватят сразу большие пространства земного шара не только по фронту, но и в глубину. Военные теоретики, размышляя о будущей войне, придают огромное значение не только ее первым дням, но даже часам и минутам. Поэтому уроки неудачного для нас начального периода минувшей войны сегодня особенно важны.

Своим героизмом и самоотверженностью, ценой неимоверного напряжения сил и величайших жертв советский народ под руководством Коммунистической партии добился победы в Великой Отечественной войне и тем самым спас человечество от угрозы фашистского порабощения. Ныне Советский Союз вместе со всеми странами социализма прилагает огромные усилия, чтобы предотвратить пожар новой мировой войны.

Предвоенный период и начало войны, о чем я пишу, – всего лишь один из этапов невиданного в истории вооруженного столкновения. Мои воспоминания – это не детальный анализ предвоенного периода и даже не исторический очерк, а лишь обыкновенные человеческие раздумья. И если они побудят читателя глубже осмыслить события тех лет, я буду считать, что труд мой не пропал даром.

Флоту быть!

Родное прошлое

Память сохранила в моей душе воспоминания о родной деревне не суровые, а скорее нежные – цветущие заливные луга, аромат свежего сена.

Родился я 24 июля 1904 года на Севере в суровом краю трудолюбивых людей, сдержанных и добрых, в крестьянской семье. Деревня Медведки, раскинувшаяся в низине между речкой Ухтомка, впадающей в Северную Двину, и густым вековым лесом, находилась в 25 километрах от города Котлас и была оторвана от всего мира. Старики рассказывали, что деревню назвали Медведками потому, что когда-то давно возле ее околицы бродили медведи да волки. Так, наверное, и было.

Новые дома стали строиться на горе. Туда постепенно переселялись все из старой деревни. И наша изба стала мала для разросшейся семьи. Она простояла, очевидно, полсотни лет. Выстроена была еще моим дедом из толстенных бревен. Такие рубленые высокие дома с подклетями строились в дореволюционной северной стороне.

Мне было четыре года, когда наша семья переселялась на другое место, в новый дом. Отлично помню день переезда. По старому обычаю, все двинулись к новому дому, неся с собой нехитрый скарб – кто что. Я нес помело и замыкал шествие. Мне сказали, что на помеле должен сидеть домовой, который всегда живет где-то под печкой и в день переезда последним покидает старое пепелище. Я ехал на длинном шесте, как на коне, не без робости, но и не без детской гордости.

Годом позже, весной, наша речушка Ухтомка настолько разбухла от половодья, что однажды прорвала плотину и разрушила деревенскую мельницу – кормилицу окрестных крестьян. Это запомнилось на всю жизнь. Взрослые побежали туда. Дети и подростки тоже бросились к мельнице. Все были поражены увиденным. Еще вчера там был большой пруд, к берегу которого мы, маленькие, боялись даже подойти близко, а теперь можно было увидеть лишь речку Ухтомку, прижавшуюся к одному берегу, да отдельные лужи-озерки, в которых оставалась вода. Мы бежали туда за старшими ребятами, проваливаясь по колено в жидкую грязь. В озерках осталось много рыбы – щук, карасей. Вот и охотились за ней старшие ребята. Способ ловли был прост: мутили воду ногами, перемешивая ее с илом, рыба бросалась к

берегу, тут ее и хватали и «старые» и «малые». Целую неделю мы бегали туда, пока взрослые не починили плотину и не восстановили мельницу.

Очень хорошо запомнился сенокос. Это был праздник для всех, а для нас, мальчишек, особенный. Все жители деревни собирались на сенокос. Женщины заготовляли продукты, пекли пироги. Девушки брали лучшие платья, парни – гармошки. С каким удовольствием перебирались за Северную Двину на больших лодках – карбасах – устойчивых, с широким днищем и несколькими веслами! На них перевозили все: и лошадей, и телеги, и скарб. Дунет ветер, приподнимет короткую крутую волну, нагонит тучу – девушки и женщины переполошатся, а озорные гребцы норовят поставить свою посудину лагом к волне, чтобы сильнее качнуло. Нам, мальчишкам, хорошо и весело.

Перебравшись на другой берег, первым делом начинали строить шалаши. Для этого выкашивали траву, ставили колы от ивы, переплетали их душистой травой, оставляя небольшой лаз. На ночь залезали туда. Лаз закрывали сеном – это спасало от комаров, а в жаркую погоду там было прохладно.

Мужчины косили, женщины и девушки ворошили сено граблями и собирали в копны. На долю ребят выпадало возить свежее ароматное сено и водить в ночное лошадей.

После ужина молодые веселились. Всю ночь играла гармонь, пели песни. Утром вставали рано. Пожилые ворчали на невыспавшуюся молодежь, с трудом поднимавшуюся на работу.

А если погода портилась и шли долгие дожди, взрослые уезжали в деревню – работы там всегда было много. Тогда мы, ребята, оставались одни. Раздолье! И дожди нипочем.

Вечерами собирались у костра и пускались рассказывать кто что мог. С огромным вниманием слушали мы наших дедушек, которые тоже не уезжали в деревню и часто коротали с нами ночь у костра. Они рассказывали нам легенды о нашем крае. Особенно интересны были сказы о Северной Двине, о Тотьме с ее храмами на берегах Сухоны, похожими на корабли с колокольнями-мачтами, плывущими по реке. Оттуда тотьменские мореходы и землепроходцы отправлялись на восток через студеные моря, добирались до берегов Америки. Они были среди тех, кто в 1741 году открывал Аляску, кто потом ставил первые избы в Калифорнии. Слушали мы и об Архангельске, куда приходили большие корабли и пароходы из других стран, о Соловецком монастыре, о том, как отцы и деды ездили туда поставить свечку за выздоровление или просить прощение за грехи, прихватив с собой десяток аршин холста в пользу монахов.

У меня от таких рассказов замирало сердце. Я поражался

всему и мечтал повидать свет, дальние страны, но об этом я боялся сказать даже своим сверстникам. В ту пору каждый день приносил что-то новое, приоткрывая окошко в большой мир.

Крестьянская жизнь приучала нас к труду с малолетства. Отец мне запомнился только больным. Я как мог старался помогать матери. Ей с двумя малолетними сыновьями и отцом, который в поле работать не мог, приходилось нелегко.

Ходил я по грибы, ягоды. Особенно любил собирать рыжики – у нас их обычно солили на зиму целыми кадками. Мать часто поджаривала их с картошкой, притомив в русской печке. Я очень любил это кушанье. Из ягод больше всего собирали бруснику. На зиму ее тоже замачивали в большой кадке. Чтобы заполнить кадку до краев, потрудиться приходилось на совесть. Этой наукой овладевали все наши деревенские мальчишки задолго до школы.

Всеми крестьянскими работами занимались мать и брат Савватий, тремя годами старше меня. Помнится, как отец сокрушался, что Савватию соха не под силу, и мечтал купить ему плуг. Когда плуг был куплен, отец повеселел и, с облегчением вздохнув, сказал: «Вот теперь я спокоен, с землей сынок справится».

Никогда не забуду, когда соседка, горестно глядя на меня, сказала: «Иди домой». Я сразу почувствовал, что случилось что-то непоправимое… «Умер-то не вовремя, в самую страдную пору», – услышал я, входя в дом. Умер мой отец Герасим Федорович летом 1915 года. Похоронили его на кладбище в пяти километрах от нашей деревни.

Меня решили отдать «в люди». Вместе с матерью я зашагал по шпалам в Котлас. Мать упросила хозяина чайной у речной пристани, купца Попова, взять меня в услужение. Я должен был мыть посуду, прибирать кухню и не заходить на «чистую» половину. От этой работы у меня осталось неприятное воспоминание. Вечером я засыпал, когда нужно было еще работать, а рано утром меня будили, когда очень хотелось спать и глаза не открывались. К счастью, работать в этой чайной мне долго не пришлось. Скоро меня позвали на «чистую» половину к горожанину, очень похожему на моего отца. Это был мой дядя Павел Федорович. Он сказал: «Нечего тебе тут торчать, поедешь со мной. Собери вещички и приходи на пристань, поедем в Архангельск, будешь жить в моей семье, помогать по хозяйству и учиться».

С неба свалилось невиданное счастье. Я воображал, как поплыву вниз по Северной Двине на одном из больших и красивых пароходов, ожидающих у пристани. Но дядя провел меня мимо этих пароходов к сходне, брошенной с колесного

буксира «Федор» прямо на песчаный берег. Мы прошли в каюту. «Поедем до Шенгурска без барж, а там подхватим одну – и быстро будем дома», – сказал дядя.

Я с удовольствием расположился среди буксирных тросов и кип льна на широкой расплющенной корме. Так началось мое первое в жизни дальнее плавание. А что же? И верно, дальнее для меня плавание, первая отлучка от родного дома в далекий Архангельск, о котором я много слышал в деревне и куда в тайных мыслях помышлял попасть.

В памяти остались сочувствующие мне матросы, блеск работающих шатунов паровой машины и ее натруженное дыхание, шлепанье колесных лопастей и продолговатая гиря на конце длинней веревки – ее метал в воду с носа буксира матрос, выкрикивая какие-то не понятные мне слова, к которым внимательно прислушивался капитан. Позже я узнал, что матрос измерял лотом глубину реки.

Семья у дяди была большая – два сына и три дочери. Все они учились в гимназии. Встретили меня радушно. Павел Федорович очень любил детей, устраивал нам веселые праздники. Жили мы дружно. Часто в дом приходили торговые моряки, рассказывали о плаваниях, а в год перед революцией я услышал от них и о страшных германских подводных лодках, выпускающих из-под воды в торговые суда смертоносные мины.

Ходил одну зиму в школу с двоюродным братом-одногодкой Федей, много читал, полюбил книги о первооткрывателях дальних стран. Но я понимал, что жить в семье даром, ничего не делая, нельзя, поэтому старался изо всех сил помогать по хозяйству. Часто ходил в город, выполняя мелкие поручения дяди. Дел с каждым днем прибавлялось, и школу мне пришлось бросить. Захотелось стать самостоятельным, устроиться куда-нибудь на работу. По моему росту мне всегда давали на два-три года больше.

Поговорив с дядей и получив его согласие, я с его же помощью устроился в Управление работ по улучшению Архангельского порта. Меня приняли без больших расспросов, убедившись, что я хорошо знаю город, а стало быть, в состоянии выполнять работу рассыльного. Так в двенадцать лет началась моя самостоятельная трудовая деятельность.

В годы первой мировой войны в Архангельск стало поступать много грузов. Пришлось строить причалы и аванпорт «Экономия» в двадцати верстах от города, у выхода в Белое море, – там можно было обойтись зимой без ледоколов. В тех местах приходилось бывать и мне. Так в отрочестве я все ближе подходил к морю. Меня даже взяли однажды на промысел рыбаки –

впередсмотрящим на шхуне. Я выстоял на носу шхуны в шторм, не укачался, и старый рыбак похвалил: «Да ты, брат, и не укачиваешься! Будешь добрым моряком».

А тут пришла одна революция, другая: я слышал споры (то громкие, то полушепотом) инженеров и подрядчиков в управлении. Одни были за большевиков, другие против. Споры эти не раз вспоминались мне, когда много позже я смотрел пьесу Бориса Лавренева «Разлом». «Декорации» были другие, а содержание – то же. Меня же в те годы интересовала только форма происходящих событий, в суть их я тогда не вникал. Я старался уходить на улицу, бродил по набережной Северной Двины или уезжал вместе с друзьями в Соломбалу, где можно было оказаться свидетелем необычных событий. А их в те годы происходило много: то рвались бочки с бензином на складах почти в центре города, то взорвался груженный боеприпасами огромный транспорт «Семен Челюскин», а потом несколько дней взлетали на воздух военные склады в аванпорту «Экономия». Гул далеких взрывов доносился до города, было много жертв. А однажды из Мурманска дошел слух о высадке там десанта интервентов. Так оно и оказалось. Чрезвычайная комиссия приказала экстренно начать разгрузку порта и вывоз боеприпасов и военного снаряжения вверх по Северной Двине в Котлас для отправки оттуда на другие фронты. Вывезти все в Котлас удалось, несмотря на саботаж и сопротивление эсеров и меньшевиков, но вскоре и Котлас оказался под ударом.

Каждое лето я уезжал в деревню помогать матери и брату в поле. Осенью возвращался. В июне 1918 года я, как обычно, уехал домой в Медведки, а в июле в Архангельске высадились англичане, французы и американцы. Они быстро создали свою военную флотилию и устремились к Котласу. Это тогда в телеграмме Михаилу Сергеевичу Кедрову, участнику трех революций, члену Всероссийского бюро большевистских военных организаций, Ленин приказывал: «Послать туда немедленно летчиков и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало».

Герой гражданской войны рабочий Павлин Виноградов организовал Северо-Двинскую флотилию. Она вместе с Красной Армией остановила вооруженные суда и войска интервентов, не допустила их в Котлас, сохранила склады оружия и боеприпасов.

Я знал, что в Архангельске оккупанты, что идет кровавая война за Советскую власть, большевиков арестовывают и заключают в плавучие тюрьмы. В окрестностях Котласа осенью и зимой собирали жителей деревень для рытья окопов. Живя в Медведках, от всего этого я был далек. Работал на мельнице.

Осенью 1919 года я снова попал в Котлас. На этот раз мать

отвела меня к своему брату Дмитрию Ивановичу Пьянкову, осмотрщику вагонов на железной дороге. Пьянков обещал пристроить меня в депо, сказал «Жди» и уехал с составом товарняка в рейс. А я, проводив мать в деревню, – тут же к реке, к пароходам. Там встретил военного моряка, только не в бушлате, а в черной скрипучей коже с головы до ног. Все ему о себе рассказал, получил адрес нужного начальника, не зная, что им и был он сам. От него я услышал добрый совет: идти добровольцем на флотилию. Одно только меня смутило. Начальник сказал: «Возьми справку о годе рождения, тебе, видно, лет семнадцать». А мне было всего пятнадцать. Вот тогда я и прибавил себе два года, упросив в сельсовете написать мне справку с 1902 годом рождения. Так я стал добровольцем Северо-Двинской флотилии. Мой дядя не дождался меня, но вряд ли рассердился – он ведь сам в прошлом был кронштадтским матросом.

Встреча с революционными моряками определила мою дальнейшую судьбу. Как в другой мир попал я, готовый немедленно идти в бой. Но тот же начальник, весь в кожаном, усадил меня как более грамотного перестукивать на грохочущем «Ундервуде» секретные и совершенно секретные донесения с фронта. Только к концу 1919 года я выпросился на канонерскую лодку, в боевой экипаж. А 21 февраля 1920 года советские войска вышвырнули интервентов из Архангельска. За это время я многое узнал о революции, о ее друзьях и врагах, о плавающих тюрьмах, затопленных интервентами вместе с узниками, о гибели в бою Павлина Виноградова, о покушении на Ленина, об убийстве Урицкого, Володарского, о бандах белогвардейца Орлова в Усть-Сысольске (это совсем рядом), о батарейцах знакомого мне острова Мудьюг, которые встретили огнем британскую авиаматку «Аттентив», о расправе англичан с ними на острове, превращенном в каторгу, о матросе Петре Стрелкове, который вывел каторжан на материковый берег по сухому морю – так называли осыхающий пролив. Все становилось на свое место, все оседало в душе, в памяти, проясняло сознание, формировало взгляды на мир. «Владыкой мира будет труд!» – эти удивительные слова глубоко проникли в мое сердце и стали компасом на всю жизнь. Разве все расскажешь…

Воевать много не пришлось: весной советские войска освободили от интервентов Архангельск. Северо-Двинская военная флотилия выполнила свою задачу, ее расформировали, но нас, молодых матросов, оставили продолжать службу.

Помню, как бывший ораниенбаумский стрелок Алабин водил нас строем по улицам Архангельска и учил старым флотским песням. «Пиллерсы, бимсы ломая, мостик и борт разрушал…» –

пели мы, налегая на каждое слово, подчас не понимая его значения. Незаметно прошли отведенные на строевую подготовку шесть месяцев, и нас направили в Петроград. В это время открылась подготовительная школа (она размещалась в бывшем Гвардейском экипаже) для поступающих в военно-морское училище. Меня зачислили на самый младший ее семестр. С моим образованием – три класса церковноприходской школы – на большее рассчитывать не приходилось.

На склоне лет с особым чувством вспоминаешь молодость, когда был полон энергии, когда сил хватало, даже с избытком, на все, когда происходящее с тобой и вокруг тебя представлялось необычайно интересным, а завтрашний день сулил еще больше. Должно быть, потому так памятны курсантские годы.

В конце 1922 года из подготовительной школы меня перевели в военно-морское училище. В том же году состоялся первый выпуск молодых красных командиров.

Рассчитанное в прошлом на шесть рот кадетов и гардемаринов, училище свободно размещало теперь четыре небольших курса.

Более двух с половиной веков назад, 14 января 1701 года, когда выход на морские просторы стал для России настоятельнейшей необходимостью, был издан указ, в котором говорилось: «В государствии… быть математических и навигацких, то есть мореходных, хитростно искусств учению…»

Навигацкую школу, которая должна была готовить людей «искусных в кораблестроении и мореходстве», Петр I организовал в Москве. Затем ее перевели в Петербург и переименовали в Морскую академию.

Размещалась академия сперва в доме Кикина. Позже на этом месте построили Зимний дворец. В середине XVIII столетия академию перевели в двухэтажный дворец фельдмаршала Миниха, где и застала ее Октябрьская революция. К тому времени академия называлась Морским корпусом. В его стенах получали образование потомки именитых русских дворян – оплот царского самодержавия. Февральскую революцию они встретили враждебно: 17 марта кадетов и гардемаринов пришлось разоружать. В мае в здании Морского корпуса выступил Владимир Ильич Ленин. Он рассказал питерским трудящимся об Апрельской конференции РСДРП(б).

После Октября в классы бывшего Морского корпуса пришли бывалые матросы, участники революции и гражданской войны.

Ко времени моего поступления в училище были уже утверждены программы нормального трехлетнего обучения.

Итак, моя мечта – навсегда связать свою судьбу с флотом –

обрела реальность. Желтое здание бывшего Морского корпуса стало моим домом. Не сразу привыкли мы к этому новому для нас жилищу. Посудите сами. В спальнях на спинках кроватей еще красовались аккуратно выведенные белой краской титулы графов и баронов. И вот вместо потомка родовитых баронов Ливенов сюда пришел простой крестьянин.

Даже учебники сохранили имена бывших владельцев. На некоторых оставили свои автографы внуки или правнуки известных русских флотоводцев, например Г. И. Бутакова. Это лестно. Но кому-то попался учебник по навигации с надписью Колчака. Помнится, мы гадали: не адмирал ли это Колчак, который в дни Февральской революции командовал Черноморским флотом, а в годы гражданской войны стал отъявленным врагом молодой Советской Республики?

Зато тетради нам выдали новехонькие. На обложке было напечатано стихотворение Д. Бедного:

…Он молод, но уже зубаст,
И коли что, врагу он сдачи даст,
Нам Англия грозит,
Что ж, это нам не внове,
Учитесь, моряки, и будьте наготове…

В те годы лорд Керзон в своих нотах действительно угрожал Советской Республике, и Демьян Бедный, воспользовавшись этой темой, посвятил свое стихотворение Красному Флоту.

Курсантов в училище было немного – на нашем курсе около ста человек. Большинство помещений пустовало. А когда мы приходили на обед, то заполнялась лишь половина огромного зала Революции. В этом зале иногда проводились собрания партийной организации всего Петрограда. А по понедельникам устраивались концерты с участием известных артистов. «Люди гибнут за металл…» – не раз гремел там бас Ф. И. Шаляпина. В зал Революции вела картинная галерея, где были собраны бесценные творения русских маринистов. Мы подолгу останавливались перед такими полотнами Айвазовского и Боголюбова, как «Чесма», «Наварин», «Афонское сражение», «Синоп», рассказывающими о былой славе русского флота.

Надо прямо сказать, что исторические живописные полотна играют в воспитании молодого поколения немалую роль.

При училище был свой музей. В десяти его комнатах разместились модели всех типов кораблей, начиная от гребных, кончая последними новыми судами. Ведал музеем преподаватель военно-морской истории и минного дела Гроссман. Старый

опытный минер, влюбленный в свою профессию, он имел один недостаток: читая лекции по минному делу, непременно переходил на собственную биографию. Так и шутили над ним: «Сейчас будет минное дело, или биография Леонида Гроссмана».

Позже, когда Военно-морской музей перебрался в здание бывшей Фондовой биржи (где находится и теперь), все модели кораблей передали туда.

Остался в памяти компасный зал. Длинный классный коридор расширялся в этом месте, и здесь на полу была выложена паркетом компасная картушка со всеми тридцатью двумя румбами. Вот на эти румбы в свое время и ставили провинившихся кадетов. Старый обычай пытались перенести и на нас, курсантов, но не получилось. Однако кое-кто из моих товарищей все же успел отстоять там в часы увольнений. «За тихое учение и громкое поведение», – шутили мы.

Об отмене традиции «стоять на румбе» жалеть не следует.

А вот «звериный» коридор упразднили напрасно. В нем на стене во всю длину висели изображения различных зверей, которыми некогда украшались носы парусных кораблей. Это напоминало о прошлом нашего флота, было как бы кусочком военно-морской истории.

Много лет спустя, когда я однажды посетил училище, тогдашний его начальник Ю. Ф. Ралль спросил меня:

– А помните «звериный» коридор?

– Где же он?

Оказывается, в борьбе нового со старым его уничтожили: звериные головы кому-то не понравились.

Руководили нашим училищем в те годы главным образом бывшие офицеры царского флота. Все они, за очень редким исключением, доказали свою преданность Советской власти, трудились честно, самоотверженно.

Начальником училища был вначале Е. Ф. Винтер. Он очень любил строевое дело и охотно водил нас на все парады. Но его маленький рост не очень гармонировал со статными курсантами первой роты, что огорчало Винтера.

Это был энергичный и способный человек. К сожалению, он прослужил недолго: тяжело заболел и умер. Нам, молодым, так и не удалось ближе узнать его. Я лучше знал его брата – Б. Ф. Винтера, много лет проработавшего в системе военно-морских учебных заведений. Он известен на флоте как герой, отличившийся при ликвидации диверсии на крейсере «Аврора». Обезвреживая «адскую машину», Борис Францевич потерял несколько пальцев.

После смерти Е. Ф. Винтера начальником училища стал Н. А.

Болотов, тоже старый офицер, в годы гражданской войны связавший свою жизнь с партией. Николай Александрович несколько лет командовал училищем и оставил о себе добрую память.

Заместителем начальника училища был некий Г. И. Шульгин. В царское время Шульгин принадлежал к особо родовитому дворянству, но волею судеб ему пришлось преподавать будущим красным командирам штурманское дело. До сих пор помню его высокую, военной выправки фигуру. Шульгин был немногословен, предельно строг, аккуратен и до самозабвения любил порядок в классе. Его раздражала малейшая оплошность дежурного. Войдя в класс, он обычно не садился, а сразу же начинал лекцию. Если вызывал кого к доске, не имел привычки помогать тому; коль курсант не отвечал, сухо бросал ему: «Садитесь» – и ставил двойку.

Скольких командиров проводил на флот за долгие годы службы начальник учебной части училища, старый опытный штурман царского флота М. М. Безпятов. В молодости, повредив ногу, он вынужден был уйти на береговую службу. Михаил Михайлович читал нам астрономию и навигацию. Жил он при училище. С самого раннего утра и допоздна его можно было видеть в классах.

Безпятов был одинаково строг с преподавателями и курсантами. Соберет, бывало, учебный совет и начнет выговаривать своим коллегам за невысокую требовательность в классах. Дело в том, что некоторые преподаватели не осмеливались в те годы причинять неприятности – ставить двойки бывшим морякам, героям гражданской войны. Что руководило ими? Не знаю. То ли боязнь, то ли уважение к заслугам героев. Во всяком случае, педагоги старались натянуть, как говорится, троечку. Но Михаил Михайлович был неумолим. Однажды на учебном совете (как представителю от курсантов мне пришлось присутствовать на нем) Безпятов начал:

– Господа! – Так обращался он к коллективу даже в 1924 году. – Что значит сорок с сорока минусами? – Все недоуменно посмотрели на него. – Вот я тоже не понимаю, что такое три с тремя минусами.

Оказалось, что математик Ремерт поставил кому-то тройку, сопроводив ее тремя знаками «минус». Даже при всей мягкотелости Ремерта курсант, видимо, заслуживал только двойку. Но у преподавателя не хватило духу поставить эту оценку. Вот он и вынес соломоново решение – оценил его ответ на тройку с тремя минусами.

Мне приходилось бывать у Безпятовых на квартире. Свело

меня с этой семьей несколько необычное обстоятельство. Возвращаясь как-то из увольнения, я увидел, что во дворе училища упала пожилая женщина. Я помог ей подняться и проводил до дверей квартиры. Это была жена Безпятова. Михаил Михайлович, наспех поблагодарив меня, стал трогательно ухаживать за супругой. А наутро, словно бы извиняясь за некоторую суховатость, проявленную накануне, выразил сердечную признательность.

Потом Безпятовы пригласили меня в гости. Я чувствовал себя у них несколько стесненно. Выручили альбомы, в которых хранились фотографии неизвестных мне офицеров старого флота с погонами и эполетами на мундирах. Хозяин показал и корабли, на которых он плавал.

Жаль, что Безпятов недолго преподавал в нашем классе.

Общеобразовательные предметы нам читали маститые профессора Петрограда. Мои однокашники до сих пор помнят одного из них – математика Ляскоронского. Он отлично знал свой предмет. А так как все мы были слабы в математике, то помимо программных часов он давал нам дополнительные уроки по вечерам.

Ленинский призыв

Бывают события, которые неожиданно и сразу ломают обычное течение жизни. За короткие дни и даже часы люди переживают больше, чем за годы. Таким событием для меня и моих сверстников явилась кончина Владимира Ильича Ленина.

И сейчас, спустя четыре с лишним десятилетия, мне отчетливо помнится тот вечер хмурой питерской зимы. Закончились дневные занятия. В коридорах и ротных помещениях людно, шумно. Одни весело болтают, пользуясь свободной минутой, другие сидят за высокими столами: надо подготовиться к завтрашнему дню. Третьи – среди них и я – собираются «на берег». Хотя наше училище расположено на Васильевском острове, но мы, будущие командиры кораблей, пользуемся морскими терминами.

Торопливо чистим и гладим обмундирование, наводим последний лоск. Дежурный командир строг. Малейшая небрежность в одежде – и о береге уже не мечтай.

Как всегда в такие минуты, мы возбуждены. Гадаем, что принесет нам этот вечер, подшучиваем друг над другом, вспоминаем смешные истории. То тут, то там звенит беспечный юношеский смех.

И вдруг – эта весть, такая ошеломляющая и страшная. Умер

Ленин!

Никто нас не собирал и не приказывал строиться. Ничего не объявлено официально, а все уже знают – это правда, это случилось. Все, что занимало нас минуту назад, сразу отошло куда-то бесконечно далеко и потеряло смысл. Мы не вспоминаем об увольнении, забыты занятия. Лежат на столах раскрытые книги, тетради с нерешенными задачами, с недописанными фразами…

Нам хочется быть вместе, мы словно жмемся друг к другу. Собираемся группами, тихо переговариваемся. Даже обычные сигналы звучат негромко, приглушенно. Курсантский строй не печатает шаг, почти бесшумно проходит по длинным гулким коридорам.

Все разговоры, все мысли о том, кого мы потеряли… Ни один из нас не видел Ильича, не слышал его голоса. Наверно, до этой минуты мы даже не отдавали себе отчета в том, что он значил для нас, для народа, для человечества. Этого и не поймешь сразу: нужны годы, десятилетия. Но мы начинали осознавать всю невосполнимость утраты.

Вокруг имени Ленина никогда не шумело славословие. Поистине великий, он был и поистине скромным. О нем говорили просто: «Товарищ Ленин», иногда «Ильич». Он был воплощением революции, ее побед, будущего народа. Он ушел – и все мы сразу осиротели. Каждый испытывал чувство, какое бывает у сына, неожиданно лишившегося отца. Ты всегда обращался к нему в трудную пору: он знал что делать. Его не стало – и груз новой ответственности лег на твои плечи.

На следующий день мы узнали, что небольшое подразделение военных моряков поедет с питерской делегацией в Москву, на похороны Владимира Ильича. В составе подразделения и я – представитель училища.

И вот железнодорожный эшелон медленно подходит к столице. Молча спускаются по ступенькам вагонов люди: путиловцы, обуховцы, выборжцы… Бледные, необычно суровые лица. Вот какая печальная встреча с Ильичем предстоит нам!

На дворе лютый мороз, а мы, моряки, одеты легко, в тонких шинелях и бескозырках с башлыками. Но сердце стынет не от мороза.

В плотном строю быстрым шагом идем к казармам, где нам предстоит разместиться. Узнаем, что в карауле будем стоять не сегодня. Пока мы свободны. Я впервые в Москве. «Походим по городу», – предлагает однокурсник, москвич. Он ведет меня по Тверской, по кривым московским переулкам. Но день не для прогулок. Нас неудержимо влечет на Красную площадь.

Заснеженная, скованная морозом, она сверкает под холодным зимним солнцем. Близ Кремлевской стены горят костры. Дым прямыми столбами поднимается к небу. Саперы долбят ломами промерзшую землю. Сотни людей молча следят за их работой. Одни приходят, другие уходят, но толпа не редеет. Тут будет временный Мавзолей Владимира Ильича Ленина.

Вдалеке виден Дом союзов. Тогда еще не было зданий гостиницы «Москва» и Дома Совета Министров, впоследствии заслонивших его. Бесконечными длинными цепочками тянутся к Дому союзов медленно движущиеся очереди. Люди в пальто, зипунах и шинелях идут и идут в Колонный зал. Рабочие, солдаты, крестьяне прощаются с Ильичем.

Наша очередь нести почетный караул наступает в субботу – в последний день перед похоронами. Через запасный вход нас проводят в Колонный зал. Стараясь не шаркать ногами о ступени лестницы, поднимаемся на хоры. Безмолвно застыв, смотрим вниз. Там идут и идут люди, неся к высокому постаменту, на котором покоится Ленин, скорбь Москвы, России, всех народов Советского Союза, всего трудящегося мира. Музыка льется торжественно и печально, сливаясь с рыданиями людей…

Потом я стою в почетном карауле – справа, у ног Владимира Ильича. Течет и течет людской поток, я не вижу никого, кажется, и не думаю ни о чем. Все смотрю на ленинское лицо. Его надо запомнить на всю жизнь.

Наша смена одна из последних. Вернувшись на хоры, замечаем, что уже поздний вечер. Входы в зал закрываются. Идут приготовления к похоронам. У тела Ильича – близкие, родные. Сверху видим все происходящее в зале. Видим Надежду Константиновну, склонившуюся у открытого гроба, и возле нее – Марию Ильиничну. Жена и сестра. Они всегда были рядом с Ильичем, и вот теперь – в последний раз… Видим, как молча становятся у высокого постамента товарищи Ленина по многолетней борьбе. Я вспоминаю чьи-то слова: «Мы расстаемся только с тем, что было в нем смертного, но Ленин бессмертен, бессмертен и ленинизм». Да, это так. Пройдут десятилетия, и опыт истории подтвердит правоту этих слов. Сегодня нами владеет глубокое, терзающее сердце горе, но и в этом горе уже зреют решимость, воля к борьбе.

Мне не передать сейчас мыслей и чувств, владевших нами в ту долгую ночь и весь следующий день, когда мы стояли в цепи по краям живого коридора, а мимо нас проплывало поднятое рабочими руками, руками друзей, тело Ильича. Последний путь – к Красной площади, к Мавзолею…

Все остановилось, окаменело – люди на Красной площади и в

сибирских деревнях, станки на фабриках и поезда в пути. Только кричали, надрывая душу, гудки заводов, фабрик, паровозов, кораблей да тревожно выстукивали тысячи телеграфных аппаратов: «Встаньте, товарищи, Ильича опускают в могилу».

Мы шли на Красную площадь почти непосредственно за гробом.

Вскоре после похорон В. И. Ленина мы возвращались в училище, уже не в Петроград, а в Ленинград. Город в эти дни получил новое имя. Ленинградом назвали его питерские рабочие. Второй съезд Советов Союза ССР записал в решении: «Пусть отныне этот крупнейший центр пролетарской революции навсегда будет связан с именем величайшего из вождей пролетариата Владимира Ильича Ленина!».

Вернувшись в училище, мы еще долго находились под впечатлением поездки в Москву. Комсомольская организация училища и райком комсомола Васильевского острова поручили мне сделать ряд докладов на фабриках и заводах. Наивными выглядят теперь эти выступления о Владимире Ильиче. Пожалуй, тогда и не время было рассказывать о Ленине как гениальном теоретике, организаторе первого в мире социалистического государства, о его бессмертных трудах. Хотелось больше говорить о нем как о самом «человечном человеке», который отдал всю без остатка жизнь для победы Октябрьской революции. Да и слушатели хотели знать о Владимире Ильиче самое человеческое: кто его жена, были ли у него дети, курил ли он. Такие немудреные вопросы задавали рабочие Василеостровского трамвайного депо.

Вслед за этим я пришел в партийную ячейку, принес заявление с просьбой принять меня в партию. Заявление состояло из нескольких строк, но в них заключался самый важный для меня итог всего продуманного и понятого в траурные дни в Москве.

На собрании товарищи, как обычно, предложили, чтобы я рассказал о себе. Я стоял под требовательными и внимательными взглядами. С чего начинать? С того, как осенью девятнадцатого пошел добровольцем в Северо-Двинскую флотилию, дравшуюся с интервентами? Или с более ранних лет, с тех, когда умер отец и я, мальчонка, пошел «в люди»?

А может быть, следовало рассказать о том, как впервые попал в море на рыбачьей шхуне? Навстречу катила свежая волна. Июньское солнце не заходило над Белым морем. Я стоял на носу. Мне доверили быть впередсмотрящим. Может, именно тогда во мне зародилось желание стать моряком?

Оснований увлечься романтикой моря было достаточно. В

Архангельске, и особенно в его пригороде Соломбале, жило много поморов, предки которых еще при Петре Великом селились на берегах Белого моря. Устье Северной Двины не случайно с давних пор привлекало внимание России. Студеное море открывало нашим отважным мореходам путь как на запад, так и на восток.

Рассказы старых моряков разжигали в сердце мечту о странствиях и подвигах. Часами мы, мальчишки, простаивали у причалов, где стояли большие и малые суда, пришедшие из самых разных стран.

– Настоящие моряки только здесь, на Севере, – не раз слышал я от капитана шхуны. Не бахвальство, а гордость звучала в словах старого помора. Жизнь не раз убеждала меня в его правоте. Плавая на кораблях Северного флота, я всегда восхищался особой выучкой офицеров и матросов – людей знающих и влюбленных в суровое море.

…Многое промелькнуло в памяти, когда я стоял перед собранием. Но рассказал о себе совсем коротко. В зале сидели участники революции, бойцы ленинской закалки, а мой жизненный путь только начинался… Мне предстояло пройти его так, чтобы стать достойным звания коммуниста.

Вот это я и обещал товарищам, принимавшим меня в партию.

Нас ждут корабли

В училище я провел четыре года. Зимой мы занимались в классах, летом – на кораблях. Службу на кораблях начинали с азов. Драили палубу да медяшку и стояли простенькие вахты. Но с каждым годом обязанности усложнялись.

Когда на старшем курсе плавали корабельными курсантами на линкоре, то нас допускали к несению ответственных вахт на мостике. «Становитесь на якорь», – скажет, бывало, командир линкора «Парижская коммуна» К. И. Самойлов, и мы отдавали нужные команды, гордые оказанным доверием.

Две летние кампании наш курс ходил в плавание на старой, но дорогой всем нам «Авроре», которой командовал Л. А. Поленов. Курсанты относились к нему с глубоким почтением: ведь Поленов служил здесь еще в семнадцатом году, когда крейсер произвел свой исторический выстрел.

И в те годы «Аврора» была уже устаревшим кораблем. Во время штормов, осенью частых на Балтике, она скрипела, переваливаясь с волны на волну. И техника на корабле заставляла вспоминать о прошедшем веке. Когда поднимали тяжелый, многопудовый якорь, приходилось всем попотеть. Правда, из воды якорь вытаскивали паровым шпилем, но затем наступал наш

черед. «Все на гини ката!» – командовал старший помощник, и курсанты брались за толстый длинный конец.

Первое плавание на «Авроре» мы совершили в 1923 году – в водах Балтики и Финского залива. Пережили трехдневный шторм. Наш старенький крейсер, раскачавшись на волне, скрипел, поднимая и опуская свой нос. Отдельные крупные волны перекатывались по полубаку и шкафуту. Носовые клюзы и полупортики принимали воду. Я хорошо переносил качку и теперь мог с уверенностью сказать, что могу плавать на кораблях в любую погоду, а значит, могу быть моряком.

На «Авроре» совершили мы в 1924 году и первое заграничное плавание вокруг Скандинавии. Тогда я снова повидал родные места – Архангельск и Мурманск.

Нам предстояло выйти из Финского залива, спуститься на юг по Балтийскому морю и около Копенгагена выйти в Северное море, не удаляясь далеко от берегов, обогнуть Скандинавский полуостров, зайти в порты Норвегии – Берген и Тронхейм, а затем следовать к родным берегам – к Мурманску и Архангельску.

Северное море оказалось более беспокойным, чем воды Балтики.

Ранним утром мы вошли в норвежские фиорды, чтобы бросить якорь в Бергене. Разноцветные крыши домов освещались лучами солнца. Дома как будто прилепились к скалам и казались совсем близко от корабля. На фоне зелени и серых скалистых берегов они выглядели нарядно. Фиорды то расширялись, то, оставив лишь узкий проход для корабля, казалось, сужались до предела. Неожиданно крейсер резко поворачивал, и перед глазами вновь открывались просторы. Только небольшой маячок указывал нам путь.

Берген предстал перед нами своими башнями, высокими домами, уютными улицами, пристанями и стоявшими на рейде кораблями. Всю первую половину дня заняли принятые в таких случаях формальности и приветствия.

Сначала норвежские власти посетили корабль, затем наш командир отряда нанес ответный визит. Все это сопровождалось положенными салютами орудий кораблей. На нашем корабле побывали представители норвежского морского командования и рабочие Бергена.

В Бергене корабль посетила А. М. Коллонтай – наш полпред и торгпред в Норвегии, первая женщина-посол. Ее имя было хорошо известно нам. Александра Михайловна вступила в революционное движение еще в конце минувшего века, работала в России и за границей, была участницей многих международных социалистических конгрессов. В семнадцатом году по поручению

партии она часто выступала на митингах и собраниях перед моряками Балтики. Старые матросы этого не забыли. Но, пожалуй, больше всего в ту пору Александра Михайловна была знакома молодежи как автор статей и книг, в которых она ставила острые моральные проблемы, искала революционное решение вопросов брака и любви. В том, что она писала, было много спорного, было и такое, с чем мы не соглашались. Но интерес к ее выступлениям в печати был неизменно большой.

В 1924 году Александре Михайловне, должно быть, перевалило за пятьдесят, но она все еще выглядела молодо, была красива, поражала своей жизнерадостностью и остротой ума.

На нашем крейсере Александра Михайловна вручила орден Красной Звезды курсантам, которые проявили отвагу при взрыве на форту Павел летом 1923 года.

Потом она поделилась своими воспоминаниями о Владимире Ильиче Ленине и Надежде Константиновне Крупской и еще долго тепло беседовала с нами.

Еще раз мне довелось встретиться с А. М. Коллонтай уже после войны. Это было на одном из приемов в Москве. В зал ввезли на коляске старую, больную женщину. Не сразу я узнал Александру Михайловну. Подошел к ней, спросил: помнит ли встречу с моряками в Бергене. Оказалось, что очень хорошо помнит. Она с удовольствием заговорила о том времени, о посещении «Авроры», и в глазах ее засветился прежний молодой огонек…

Я с особым уважением вспоминаю Александру Михайловну еще и потому, что в годы гражданской войны она, так же как Р. С. Землячка, Л. М. Рейснер, была одной из активнейших военных политработников. Кстати, я знал Землячку довольно хорошо. Будучи заместителем Предсовнаркома, Розалия Самойловна занималась некоторыми флотскими вопросами, и мне, когда я работал в Москве, не раз приходилось лично докладывать ей. Лариса Рейснер в 1919 году была комиссаром Морского генерального штаба. Мне о ней много рассказывал ее брат, с которым мы вместе учились в училище. Думается, в воспоминаниях, посвященных завоеванию и укреплению Советской власти, будет написано немало страниц об этих самоотверженных женщинах.

После похода 1924 года мне больше не пришлось плавать на «Авроре», но, как многие моряки, я сохранил глубокую привязанность к ней. В двадцатых годах ее называли старушкой, но она еще не один год служила учебным судном, на котором совершали свои первые морские походы будущие командиры флота.

Во время стоянок в Кронштадте мы часто бывали в этом городе. Он тогда являлся главной базой Балтийского флота. Здесь все овеяно морскими и революционными традициями. Уже два с половиной века стоит этот город-крепость в Финском заливе. Первые сооружения возводились еще под руководством Петра Первого. Изумляли их масштабы. Искусственный остров Кронштадт с могучими фортами. Укрепления построены с такой прочностью, что попытки разобрать их на кирпичи кончились неудачей. Каналы и доки безотказно служат до наших дней. Неколебимо высятся над морем каменные стены гаваней – не поверишь, что покоятся они на деревянных сваях.

Видел Кронштадт многие морские сражения. Провожал корабли в кругосветные плавания.

Издавна славился Кронштадт революционным духом матросов и рабочих. Восстание осенью 1905 года, бунт на линкоре «Гангут» в 1915 году. А в феврале 1917 года забурлила митингами знаменитая Якорная площадь. Кронштадт стал крепостью революции. По приказу Ленина в октябре 1917 года отсюда направились корабли в Неву, на штурм старого мира. В гражданскую войну кронштадтские форты своим огнем громили войска Юденича. Матросские отряды сходили с кораблей и отправлялись на сухопутные фронты.

Бывали в истории Кронштадта и черные дни. В 1921 году крепость оказалась в руках контрреволюционеров. Победоносный штурм Кронштадта внес новые строки в славную летопись молодой Красной Армии. Старожилы города, ветераны флота охотно показывали нам достопримечательности острова. О Кронштадте мы много читали. Но одно дело прочесть в книге, а другое – увидеть самому, потрогать руками памятники истории…

Осенью 1924 года после заграничного плавания вокруг Скандинавии нам был предоставлен отпуск. Большинство курсантов разъехались по домам. А мы, несколько товарищей, остались: хотелось побывать на предстоящих больших учениях флота. Десять дней мы снова провели в море, потом вернулись в училище. Ехать было некуда. А безделье быстро надоедает, даже в молодом возрасте. К тому же погода не баловала: ленинградский дождик моросил целыми днями. Единственной радостью был небольшой парусный бот. Мы нашли его во дворе училища. Оказывается, один из наших преподавателей– заядлый моряк А. П. Юрьев собирался совершить на нем большой поход, чуть ли не через океан. Но путешествие по каким-то причинам сорвалось, бот забросили. Теперь его с радостью отдали в наше распоряжение. Мы привели бот в порядок, спустили на воду и целыми днями ходили по Неве под парусом. Нас не смущал ни

дождь, ни ветер. Между тем погода портилась все больше. Как-то сентябрьским утром мы не узнали Неву. Над ней низко проносились тяжелые темные облака, дул свежий порывистый ветер с запада. Но, несмотря на это, мы все-таки решили, как обычно, провести несколько часов на парусном боте. Шквалистый ветер крепчал. Под его ударами наш бот все чаще черпал бортами воду. Но это не пугало, а скорее развлекало нас. Такова молодость! Под натянутыми парусами мы лихо лавировали среди тихоходных буксиров и барж. Время двигалось к обеду, и в определенный час мы направили наш ботик к своей стоянке у гранитной набережной. Проскочив между пристанью и стоявшим поблизости крупным «купцом», я скомандовал: «Паруса долой!». Обычно было достаточно спустить парус, развернуть бот против течения, и он останавливался как вкопанный. На этот раз так не получилось. Парус, наполненный ветром, не падал, спасительного течения тоже не было. Казалось, река повернула вспять. Я до отказа положил руль на борт. Это немного смягчило удар о гранитную стенку – он пришелся на скулу бота. Осмотрели свое суденышко. Серьезных повреждений не нашли и с легким сердцем отправились в училище. А вечером мы увидели наш бот на необычном месте.

На втором курсе мы уже многое знали о своем флоте и знакомились с флотами других стран. Военно-научное общество, в котором я работал несколько лет, расширяло кругозор по всем военным вопросам. Там часто делались доклады, проводились дискуссии по внепрограммным вопросам училища. Это заставляло нас глубже вдумываться в происходящие процессы и пусть наивно, но предвидеть будущее флота.

По флоту еще не было принято развернутых решений, не было установки на строительство большого морского и океанского флота, но уже были решения о восстановлении заброшенных кораблей и постройке небольших новых судов. На Балтике в боеспособное состояние был приведен линкор «Петропавловск» и переименован в «Марат», закончены восстановительные работы на «Авроре», вступили в строй некоторые эсминцы, подводные лодки и тральщики. На Черном море плавали крейсер «Память Меркурия», переименованный в «Коминтерн», и два эсминца, представляя новый состав флота. Вот и все, что мы имели в те годы, но нас это мало смущало: мы понимали, что разоренная промышленность не позволяла приступить к строительству флота. Значительно позже я осознал и другое: кроме этого фактора действовал еще один – в нашей стране делами флота занимались, как правило, в последнюю очередь, а это приводило к тому, что строительство опаздывало и

не завершалось к намеченному сроку.

В то время мне представлялось идеальным все, что относилось к новому обществу, к нашему будущему. Идеализировал я и людей, принадлежащих к руководящим кругам нашей партии и правительства. Я представлял их себе безупречно честными, беспредельно преданными нашему делу.

Не скрою, позже я начал кое в чем разочаровываться. Но возможно, этот процесс был связан с личными неудачами и здоровьем.

В себе я всегда воспитывал прямое, честное отношение к делу и считал несовместимым быть членом партии и говорить что-нибудь иное, чем ты думаешь, вопреки своим убеждениям.

Настоящий коммунист, я в этом твердо убежден, должен не только прямо высказывать свои мысли, но и бороться за них. Хотя, к великому сожалению, как показала жизнь, зачастую торжествовали совсем не те, кто так поступал… Приходилось, конечно, в чем-то и в ком-то разочаровываться, но было бы катастрофой ошибиться в избранном пути, в своем мировоззрении. Свои убеждения, воспитанные во мне настоящими коммунистами, я пронес через всю жизнь.

На втором курсе мы вели оживленные дискуссии о будущем нашего флота и рисовали себе самые радужные картины. Никакие крупные флоты западных держав нас не пугали, ибо желание служить флоту, вера в его будущее и наши возможности не знали границ.

Летняя практика 1925 года была значительно интересней предыдущей. Теперь мы выполняли не только черновые работы, но и учились прокладывать курс корабля, управлять огнем артиллерии, проводить торпедные стрельбы.

Запомнился мне и заграничный поход к берегам Швеции и Норвегии, который мы совершили на учебном корабле «Комсомолец».

Гетеборг был первым иностранным портом, куда отряд заходил на пять дней. Снова наши моряки удивляли жителей своим культурным поведением. Мэр Гетеборга, провожая нас, сказал, что он впервые встречает такое безупречное поведение моряков. Теперь это вошло уже в традицию и почти никого не удивляет, но тогда…

Именно в Гетеборге нас, четырех курсантов, пригласил к себе в гости на дачу один финн, работавший до революции в России. Как он потом нам признался, ему очень хотелось показать нас своей жене – нашей соотечественнице. Мы имели свободное время и охотно согласились приехать. Хозяйка встретила нас радушно, но как-то настороженно. Сначала она стала робко

задавать вам вопросы: как живется в Ленинграде (она чаще говорила Петербурге), горит ли там по вечерам свет. И только под конец встречи осмелилась спросить, работает ли Мариинский театр и много ли машин в городе. Мы, посмеиваясь, отвечали, что в Ленинграде жизнь бьет ключом, а хозяйка с недоверием смотрела на нас, но вежливо соглашалась.

Дети – три прелестные деточки – не имели никакого представления о нашей стране. Вот тому пример. Закурив папиросу, я положил коробок спичек на стол. Девочка лет восьми-девяти взяла его и с удивлением спросила мать: «Мама, это русские спички?». «Да», – ответила хозяйка. «Значит, это плохие спички», – выпалила девочка. Мы шутливо ответили, что это очень хорошие спички, пожалуй, ничуть не хуже шведских, которые славятся своим качеством. Хозяйка смутилась, стала журить дочь и попросила у нас извинения за ее нетактичность. Подобные моменты сначала огорчали нас. Но потом мы были вознаграждены. Прощаясь с нами, хозяйка буквально плакала, говоря, как бы она хотела быть теперь в России.

После Гетеборга, который нам очень понравился, мы заходили в норвежские порты Берген и Тронхейм, а потом посетили Мурманск и Архангельск. Якоря мы бросали в устье величавой Северной Двины.

Все для нас было ново и интересно. И все же с каким нетерпением мы ожидали, когда перед нами откроется Кронштадт с его высоким собором и знакомыми маяками на рейдах!

С какой радостью мы возвращались домой!

В первых числах ноября 1925 года мне довелось в составе всего нашего курса снова ехать в Москву. 31 октября 1925 года умер Нарком по военным и морским делам, Председатель Реввоенсовета СССР Михаил Васильевич Фрунзе. Меньше года он был на посту наркома. Однако и за это короткое время сумел завоевать огромную любовь не только в армейских кругах, где его хорошо знали, но и у моряков, с которыми он имел значительно меньше дела.

Вспоминаю его приезд в Ленинград в 1924 году, когда он был назначен на должность Наркомвоенмора после снятия Троцкого. Вооруженные Силы тогда проводили серьезные мероприятия по повышению своей боеспособности.

В зале Революции нашего училища были собраны командиры Ленинградского гарнизона. В своем выступлении М. В. Фрунзе большое внимание, помнится, уделил вопросам воспитания и дисциплины. Вопрос воинского воспитания он неразрывно связывал с культурой людей в целом, требовал повышения

культуры, без чего, по его словам, нельзя говорить о воспитании.

«Служба во флоте, – говорил Михаил Васильевич, – является самой сложной и технически самой трудной из всех специальных служб. Современный боевой корабль представляет сочетание элементов целого ряда областей промышленной техники. Это организм, составленный из самых сложных и тончайших механизмов, требующих особого искусства, умения и сноровки управления ими… Настоящим красным командиром, в полном смысле этого слова, можно стать лишь в результате длительной работы, на опыте. И эта работа будет тем успешней и тем полезней для дела, чем ревностнее и упорнее каждый молодой командир будет работать над своим дальнейшим воспитанием».

Позднее, на своем командирском опыте, я убедился, что культура и воспитание неразделимы. Подбор кадров на корабли из наиболее культурной и развитой молодежи обеспечивал нам воспитание преданных Родине, отлично знающих свое дело командиров и матросов, что в свою очередь позволяло достигать высокого уровня боевой и политической подготовки еще в мирное время. А в годы Великой Отечественной войны, когда воспитание и знания пришлось применить к делу, матросы и офицеры флота оказались на высоте.

В день похорон М. В. Фрунзе в Москве сосредоточилось много различных воинских подразделений от разных гарнизонов и всего Московского гарнизона. Чувствовалось, что страна потеряла военного руководителя, занимавшего большой государственный пост.

В один из тех печальных дней, проведенных в Москве, мне довелось присутствовать на митинге в одной из воинских частей Московского гарнизона, где выступал К. Е. Ворошилов. Он говорил о тех задачах, которые стоят теперь перед Рабоче-крестьянской Красной Армией и нами, военными всех рангов и должностей.

До тех пор я мало слышал о Клименте Ефремовиче, его фамилия редко встречалась в наших флотских кругах. Но мы знали, что он выходец из рядов рабочего класса, герой гражданской войны. Тогда уже высказывалось предположение, что Ворошилов будет преемником М. В. Фрунзе на посту Наркома по военным и морским делам.

Уже много лет спустя от Семена Михайловича Буденного я узнал, что М. В. Фрунзе умер на операционном столе. Как рассказывал Буденный, он очень не хотел ложиться на операцию по поводу язвы желудка, но решением высших инстанций ему было предложено сделать это. Операция оказалась роковой – М. В. Фрунзе не проснулся от общего наркоза.

Прослужив почти 40 лет на флоте, будучи матросом, офицером, затем комфлота и наркомом Военно-Морского Флота, я встречал много различных должностных лиц, которые прямо или косвенно влияли на дела флота. Это были очень разные люди – от высокообразованных до узких военных специалистов. И всегда я с большой любовью вспоминал М. В. Фрунзе. Вспоминал, как после похода на линкорах Балтийского флота он, упомянув ради скромности о своей некомпетентности в морских делах, высказал ряд очень правильных суждений в адрес флота. В них были и критические мысли, и правильно схваченные им за несколько дней пребывания в море особенности трудной морской службы, сложной техники кораблей и многое другое.

Уже тогда я понял: для того чтобы руководить малознакомой отраслью, необязательно быть специалистом. Надо уметь выслушивать знающих людей, оценивать обстановку и выносить свое объективное, разумное суждение, как это делал М. В. Фрунзе.

За время своего длительного пребывания на больших должностях в Москве мне нередко приходилось огорчаться непониманием наших флотских вопросов со стороны тех людей, которые обязаны были в них разобраться. И тогда я с особым чувством вспоминал М. В. Фрунзе. Короткие встречи с Михаилом Васильевичем Фрунзе и очень кратковременная служба под его руководством оставили у меня неизгладимое впечатление о нем как о военном и политическом руководителе незаурядного таланта и очень высокой культуры.

В октябре 1926 года я простился с училищем. Перед выпуском мы много спорили, где лучше служить. Самой заманчивой и многообещающей считалась в те годы служба на линкорах. Во время практики на линейном корабле «Парижская коммуна» мы не раз слышали от его командира К. И. Самойлова: «На линкоре вы пройдете суровую, ни с чем не сравнимую школу».

Самойлов пристально присматривался к нам. Ему предстояло отобрать нескольких человек для линкора. Я был среди кандидатов, но моя судьба сложилась иначе.

В последний день пребывания в училище мы собрались в нашем кубрике, в небольшом помещении бывшей церкви. Нас, выпускников, разместили там: к тому времени в здании бывшего Морского корпуса стало уже тесно.

Ожидали начальника курса В. И. Григорьева, который должен был зачитать приказ о распределении. В тот год курсанты, отлично окончившие училище, получили право сами выбирать место службы. Когда среди отличников назвали мое имя, я встал

и, вытянувшись, доложил:

– Желаю служить на Черном море.

– Куда ты, северный медведь? – тихонько потянул меня за руку сидевший рядом товарищ. – Ты там от жары ноги протянешь…

Но судьба моя была уже решена. В списке против моей фамилии стояло: Черноморский флот. Можно только гадать, как сложилась бы у меня служба, не откажись я от назначения на балтийские линкоры.

Годы пребывания в подготовительной школе и военно-морском училище совпали с периодом восстановления флота. Молодой Советской Республике пришлось начинать все сначала. В гражданскую войну почти полностью вышел из строя Черноморский флот. Одни корабли погибли в боях, другие по приказу В. И. Ленина потопили сами моряки, чтобы не отдавать в руки врага, третьи были уведены белогвардейцами в Бизерту – французскую базу в Африке. На Балтике дела сложились иначе. К двадцатым годам весь флот после возвращения из Гельсингфорса собрался в Кронштадте. Там же, в Военной гавани, стояли недостроенные корпуса гигантов-дредноутов типа «Измаил». Их вскоре продали Германии на слом, а взамен приобрели необходимые народному хозяйству паровозы. В Купеческой гавани высились корпуса недостроенных крейсеров типа «Светлана». Только спустя несколько лет один корабль из этой серии – «Профинтерн» – был достроен на Балтийском заводе и переведен в Севастополь. Другие суда приспособили под танкеры. Около Кронштадтского морского завода стояли тогда безжизненные линкоры типа «Севастополь». А возле училища лежало на грунте госпитальное судно «Народоволец». Рассказывали, что корабль погубила плохая служба: выравнивали крен, да перекачали воду на правый борт; швартовы не выдержали, лопнули, и огромный транспорт сначала накренился, а потом, как только вода хлынула в иллюминаторы, лег на борт. Два года перевернутый «Народоволец» своим видом омрачал вид Невы, пока его не поставили на ровный киль.

Большинство кораблей Балтийского флота продолжало стоять на «кладбище», и, казалось, не было никакой надежды в короткие сроки ввести их в строй. И вдруг они стали оживать. Мы видели это собственными глазами во время летней практики и радостно приветствовали каждую новую боевую единицу. Так, мы несказанно обрадовались, увидев на рейде линкор «Марат» с поднятым Военно-морским флагом и вымпелом на грот-мачте.

Нередко сами курсанты принимали деятельное участие в восстановлении кораблей. Немалую лепту вложили мы в

возрождение «Авроры», прежде чем она впервые вышла в море. Вслед за «Авророй» не без помощи курсантов на рейде появилось другое учебное судно – «Комсомолец».

Затянулся на флоте и процесс подготовки командного состава. Если в Красную Армию к тому времени пришло много бывших царских офицеров, которые, пройдя сквозь горнило гражданской войны, доказали свою преданность революции и уже занимались строительством Вооруженных Сил, то на флоте было по-другому. Основное ядро царского флота, как известно, составляла каста родовитых дворян – оплот самодержавия. Февральскую революцию офицеры встретили в большинстве своем единодушно. А в дни Октября мало кто из них остался с народом. Значительно больше было Штубе, чем Берсеневых (если вспомнить драму Бориса Лавренева «Разлом»). Многие, подобные Штубе, оказались ярыми врагами народа, покинули Родину, когда корабли еще в 1917–1918 годах стояли в Ревеле и Гельсингфорсе, другие выжидали, оставаясь на флоте или устроившись на гражданскую службу: преподавали в школах, работали мелкими служащими в учреждениях, встречались даже священники из бывших флотских.

Но все же нам были известны в те годы имена бывших царских офицеров, безраздельно перешедших на сторону Советской власти и преданно служивших ей, хотя не все происходившее понимали правильно, не со всем, что делалось на флоте, соглашались. Это М. В. Викторов, Л. М. Галлер, Э. С. Панцержанский, С. П. Ставицкий, Г. А. Степанов и другие. Ф. Ф. Раскольников, старый большевик, стал офицером после Февральской революции, В. М. Орлов окончил школу мичманов военного времени, Октябрьская революция застала его офицером на крейсере «Богатырь», вскоре он вступил в партию, И. К. Кожанов к моменту Октябрьской революции находился на гардемаринских курсах.

Слышали мы также о рядовых моряках, которые отличились в годы революции и гражданской войны и быта выдвинуты на руководящие посты: Л. Г. Зосимов, Н. Ф. Измайлов, И. М. Лудри, Р. А. Муклевич, К. И. Душенов, И. Д. Сладков, В. Д. Трефолев, председатель Центробалта и первый Народный комиссар по морским делам П. Е. Дыбенко.

Пусть судостроительная промышленность была еще слаба и флоты небогаты кораблями, нас, курсантов, не удручали эти временные трудности. Мы покидали военно-морское училище с огромной верой в будущее страны и ее флота.

С верой в будущее

Итак, я изменил Балтике с ее линкорами, скучным Кронштадтом и прекрасным, хотя и дождливым, Ленинградом. Избрал Черное море и новый крейсер «Червона Украина» («Адмирал Нахимов»), строительство которого началось еще перед революцией и закончилось только в двадцатых годах.

«Самый новый крейсер – что может быть лучше?» – думал я, мечтая о Черном море, Севастополе и больших плаваниях.

Две недели законного ничегонеделания – и в один из дождливых октябрьских дней мы простились с училищем и городом. Когда-то доведется вернуться сюда?

Мне еще не приходилось бывать южнее Ленинграда, и незамерзающее море, Крым с его кипарисами, Черноморское побережье Кавказа, где выращивают чай и цитрусовые, я представлял себе только по книгам. Разительную перемену в климате я ощутил, как только миновали Перекопский перешеек. Крым давал о себе знать. Октябрьское солнце припекало изрядно. Опытные пассажиры уже укладывали теплые вещи и готовились налегке продолжать путь. После крутых поворотов промелькнуло несколько туннелей, и поезд выскочил на берег огромной Северной бухты. Один ее конец упирался в Инкерманскую долину, другой сливался с необъятными просторами Черного моря. Вот и Севастополь – главная база Черноморского флота. Высокие, стройные кипарисы. Здание Севастопольской панорамы. Вокзал. Вокруг него лепятся на склонах гор маленькие каменные домики. Кораблей в бухте не видно. Нам известно что на одном из заводов заканчивается строительство «Червоной Украины». Но где же весь Черноморский флот?

Однокашник Д. Д. Вдовиченко, старый черноморец, его отец служил механиком на крейсере «Коминтерн», взял на себя роль старшего. Он вслух гадает, где держит флаг командующий Э. С. Панцержанский, к которому нам надлежит явиться, – на «Коминтерне» или на «Моряке»? Решили отправиться на Минную пристань и там все выяснить. Спустившись к бухте, обнаружили, что «Красный моряк» стоит там, но без отличительных знаков власти на своей мачте: корабль в том году перестал плавать. По существу, это была уже реликвия, а не корабль. Кстати, в Севастополе в 1926 году сохранилось немало подобных реликвий. В глубине Южной бухты стоял остов «Поповки» – круглого корабля, сооруженного по проекту адмирала Попова. Как и следовало ожидать, он не нашел применения. Его конструкция отрицала все законы судостроения и теории плавучести. Неподалеку от вокзала виднелись два старых маленьких миноносца – «Шмидт» и «Марти», отличившиеся в годы первой мировой войны у турецких берегов, но уже давно потерявшие

боеспособность, а на приколе у стенки Сухарной балки – устаревший корабль «Знамя социализма». Печальным памятником в Северной бухте возвышался затонувший линкор «Императрица Мария».

Нам требовалось попасть на «Коминтерн» – единственный крупный корабль, сохранившийся после тяжелых испытаний в годы интервенции на Черном море.

«Коминтерн» стоял у завода. Мы расположились на бревнах, неподалеку от кормы корабля, и начали обсуждать: пойти ли всем сразу к начальству или послать на разведку одного из нас. Остановились на последнем варианте. Жребий пал на И. Ковша. Он отряхнул пыль с ботинок, внимательно осмотрел китель и, приняв строевую стойку, отправился к начальнику отдела кадров Куставу. Тот решал нашу судьбу. Мы остались в томительном ожидании.

Осматривая пустую бухту, я немного загрустил. Обычно на Большом Кронштадтском рейде в летние месяцы собиралось много различных кораблей, а тут… Боевое ядро флота составляли лишь два эсминца – «Петровский» и «Незаможник», ожидался новый крейсер. Маловато. Заботило и другое: а вдруг вместо крейсера меня назначат на тихоходные канонерские лодки «эльпидифоры» или старые тральщики «Джалита» или «Доротея»? Как бы не пришлось раскаиваться в своем выборе. К вечеру настроение поднялось. Я узнал, что моя просьба удовлетворена – получил назначение на «Червону Украину». Туда же были назначены мои однокашники И. Ковш и С. Капанадзе.

Несколько дней спустя мы выехали на судостроительный завод. Приходилось торопиться: подпирало с деньгами. Подсчитав оставшиеся ресурсы, пришли к выводу, что их хватит на хлеб, копченую барабульку и арбузы. Дня три прожили безбедно.

Нам, вахтенным начальникам крейсера, было теперь интересно знать, с кем придется служить. Из разных источников услышали: командует «Червоной Украиной» Н. Н. Несвицкий, его старший помощник – А. И. Белинский, а помощник командира – Л. А. Владимирский.

Николай Николаевич Несвицкий, как рассказывали, мрачный, суровый и на редкость молчаливый человек. В первую встречу он действительно произвел на нас такое впечатление. На самом же деле, мы после в том убедились, Несвицкий по характеру был хотя и замкнутым, но добрым. Правда, говорил он мало, отрывисто и чуть-чуть в нос, подчас трудно было разобрать, какую команду отдает.

Несвицкий ни перед кем не открывал своей души. В часы

отдыха он чаще всего сидел в своей каюте молча, одиноко. Но моряком Несвицкий считался храбрым и отважным. Служил в царском флоте. В гражданскую войну вывел свой корабль «Азард» с минного поля, в то время как три других балтийских эсминца – «Константин», «Гавриил» и «Свобода» – подорвались и погибли. За это его наградили орденом Красного Знамени. Несвицкому принадлежит также большая роль в потоплении английской лодки «Л-55», вторгшейся в наши воды.

О первом помощнике Несвицкого, А. И. Белинском, ходили разные слухи. Одни говорили, будто он отличный моряк, много плавал на торговых судах и прекрасный человек. Другие пугали нас его неровным, неуживчивым характером.

Льва Анатольевича Владимирского – старшего вахтенного начальника – аттестовали так: «Лучшего помощника не может быть». Мы хорошо его знали. Он окончил военно-морское училище на год раньше нас. С первых лет службы Владимирский прослыл на флоте отличным моряком.

Отчетливо запомнился такой эпизод. Соединение кораблей шло в строе кильватера: «Червона Украина» как флагманский корабль – впереди, а нам в кильватер – сторожевики, в том числе «Шторм» с Л. А. Владимирским на мостике. Осень. Погода и на благодатном Черном море иногда бывает штормовая! По мере усиления шторма корабли ныряют или сильно кренятся, а волны забираются на палубы, обдавая брызгами даже всех стоящих на мостике.

На крейсере это переносится довольно легко, а сторожевикам достается, и довольно крепко. Вот уже два сторожевика один за другим просят разрешения «выйти из строя» и лечь на курс, на котором легче переносить качку.

Конечно, так же тяжело и «Шторму», но Владимирский не просит пощады, и мы наблюдаем, как он купается в волнах. Некоторые из них достигают мостика, прокатываясь затем по всей палубе сторожевика. Стоящий рядом со мной комфлота И. К. Кожанов внимательно наблюдает за сторожевиком, интересуется, кто там командиром. «Да, цепко держится командир», – сказал комфлота, явно восхищаясь выдержкой Владимирского.

Получить похвалу от комфлота на разборе было нелегко, но он уделил довольно много времени разбору этого похода. Ему явно хотелось дать понять, что и другим в подобных случаях следует поступать, как Владимирский. Конечно, хорошо запомнил и я этот поход, и мое уважение к Владимирскому возросло.

Забегая вперед, скажу, что он вел себя геройски в годы Великой Отечественной войны: будучи раненным, высадил десант возле Одессы, активно участвовал в прорыве блокады

Севастополя, доставляя туда оружие и продовольствие. Вместе с командиром корабля В. Н. Ерошенко довел израненный лидер «Ташкент», переполненный ранеными, женщинами и детьми, до Новороссийска. Л. А. Владимирский был командующим Черноморским флотом, в конце войны он командовал соединениями на Балтике. Льву Анатольевичу пришлось переживать и крупные неприятности по службе. Но чувство долга и личной ответственности никогда не покидало его.

Как новые пятаки, явились мы к командиру крейсера, Команда еще жила в казармах. «Каюта» Несвицкого располагалась на первом этаже казарменного дома. Ее окна выходили на широкий двор, где стояло несколько походных кухонь.

Характер Н. Н. Несвицкого мы почувствовали сразу же. Выслушав наши рапорты-представления, он заглянул в документы, сморщил лоб и как-то нечленораздельно, в нос, произнес: «К старпому». Щелкнув каблуками, мы вышли, огорченные таким приемом. Белинского не было на месте, и дежурный по казарме Юрий Александрович Пантелеев взял над нами шефство. Словоохотливый, он словно компенсировал молчаливость командира. «Ну что ж, будем служить», – начал Юрий Александрович, покровительственно оглядывая нас с ног до головы. Мы узнали, что корабль вот-вот выйдет на ходовые испытания в Севастополь, а там – не за горами подъем Военно-морского флага.

Хотя перед нашими глазами извивалась лишь мелководная река, где крейсер мог двигаться только по узкому каналу, да и то с помощью буксиров, личный состав был уже расписан по местам и готовился выполнять свои обязанности в море. Нас также немедленно распределили по заведованиям. И. Ковша назначили младшим штурманом (считалось, что ему повезло: штурман на корабле – лицо привилегированное, он всегда на мостике, рядом с командиром), С. Капанадзе получил артиллерийский плутонг (батарею) и роту машинистов, мне достались первый плутонг и строевая рота.

На следующее утро наша рота двинулась на завод. Предстояло готовить корабль к походу. Сам я должен был явиться к корабельному инженеру Б. Дроздову, занятому приемкой корабля. Высоченного роста, Дроздов еле проходил в обыкновенные двери, а ему надлежало пробираться во все дыры и в самые маленькие отсеки корабля. Мне предстояло помогать ему в приемке крейсера. Ростом я тоже не был обижен, но мне легче было лазать по тесным выгородкам: в молодости мы более ловкие.

Вскоре, провожаемые дружескими и горделивыми взглядами

рабочих – строителей корабля, мы отдали швартовы и вышли в море.

Предстояли ходовые испытания в Севастополе. Все мы, начиная от командира и кончая матросами, считались пока только пассажирами. Кораблем командовал П. И. Клопов – капитан от завода, а механизмами управляли гражданские инженеры и рабочие. Наша задача заключалась пока в том, чтобы смотреть, учиться и нести службу на менее ответственных участках. Лишь полгода спустя приемная комиссия подписала акт, на флагштоке взвился совсем новый Военно-морской флаг. Наш крейсер стал военным кораблем. Но ему было еще далеко до того дня, когда его назвали боевым.

Первые шаги – трудные

К «Червоной Украине» – первому крупному боевому кораблю на Черном море – были прикованы взоры всего начальства. Флагманские штабные работники не выпускали его из поля зрения; катера то и дело сновали между крейсером и Графской пристанью. Наш корабль частенько посещал командующий флотом В. М. Орлов, сменивший вскоре после моего приезда на Черное море Э. С. Панцержанского. Чтобы быть в курсе всех дел, он даже состоял на учете в нашей партийной организации. Но излишняя опека, как показала практика, создавала лишь неспокойную, нервозную обстановку. Недаром несколько позже на крейсере «Червона Украина» впервые был разработан специальный порядок подготовки одиночного корабля.

Инициатива принадлежала старшему помощнику командира И. Д. Елисееву и командиру электромеханической боевой части А. Фиалкову. Насколько это вызывалось необходимостью, говорит тот факт, что немного позднее доработанный и уточненный применительно для всех кораблей и флотов такой порядок был введен во всем Военно-Морском Флоте.

В период бурного роста флота и недостаточного организационного опыта, когда время поджимало, а техника становилась сложной, особенно требовалось установить, что́ каждый корабль, прежде чем плавать в соединении, должен пройти и в какой последовательности. Было признано полезным предоставить каждому командиру время для спокойной подготовки личного состава.

Служба на новом корабле оказалась очень нелегкой. Еще не освоенная техника, недостаточно подготовленный личный состав, слабая поначалу дисциплина – все это создавало большие трудности.

Сейчас о многом мы вспоминаем с улыбкой. Но в те годы нам приходилось несладко. То заклинит руль, и электротехник М. И. Денисов стремглав бросается к исполнительным моторам, а крейсер в это время катится по воле волн. То пушка дает пропуск при стрельбе. А то в мазут вода попадает, и в самый ответственный момент учений командир вынужден сбавлять ход. Да мало ли непредвиденных случаев на новом корабле!

Помню, как в военно-морском училище мы горячо спорили, что труднее: построить корабль или подготовить для него командиров. В ту пору большинство из нас думали: «Были бы корабли, а командиры найдутся».

На «Червоной Украине» я понял, что подготовка хороших, опытных командиров – сложный и длительный процесс. Чем стремительнее развивается техника, тем короче сроки постройки корабля. Зато подготовка офицеров становится более продолжительной: ведь им приходится осваивать более сложную технику.

За время службы на крейсере не всем удалось осилить крутой подъем. Произошли крупные изменения и в командном составе, и среди рядовых: одних списали с «Червоной Украины» на более мелкие суда, другие понесли суровое наказание…

Должность старшего помощника на корабле – самая тяжелая и неблагодарная. Он должен раньше всех вставать, позже всех ложиться и, подобно громоотводу, принимать на себя все молнии и раскаты грома – как сверху, так и снизу. Словом, должен чувствовать жизнь корабля. Старпом даже на берег не может сойти больше одного раза в неделю.

Но все же каждому офицеру, чтобы стать впоследствии хорошим командиром, такой этап службы пройти необходимо.

На «Червоной Украине» в ту пору старпому приходилось еще тяжелее. Поэтому несколько старпомов не выдержали испытаний и покинули корабль. Заболел трудолюбивый А. И. Белинский. Его сменил А. М. Ирбэ. Энергичный, прекрасно знающий свое дело, он пытался сделать за несколько месяцев то, на что требовались годы. Поэтому сорвался, испортил отношения с подчиненными и, признав себя несостоятельным, «списался» с корабля.

Помощником командира после Л. А. Владимирского был В. И. Рутковский, молодой, энергичный, хорошо знающий свое дело моряк, неистощимый весельчак. Даже в те дни, когда над командой сгущались тучи и от разгневанного начальства влетало каждому, кто невзначай попадался на глаза, он не падал духом и старался шуткой поддержать пострадавшего.

Неутомимым рассказчиком слыл на крейсере старший штурман Ю. А. Пантелеев. Его словоохотливость службе,

пожалуй, не мешала, а во время стоянок хорошо помогала коротать время.

Замкнутый, нелюдимый характер Несвицкого словно бы компенсировал комиссар Кедрин – человек на редкость общительный. К сожалению, он прослужил на корабле недолго, но хорошо запомнился. Невысокого роста, с бородкой, что так необычно для моряков, он был отзывчив и доступен для каждого. В часы отдыха к нему шли все: у кого была личная просьба, кто хотел получить разъяснение о правах семьи на родине, а иной изливал какую-нибудь обиду. И всех надо было выслушать, каждому дать добрый совет. Так что времени для отдыха у Кедрина почти не оставалось. Он как-то посетовал на это.

– А вы держите каюту открытой или отдыхайте в другом месте, – посоветовал я ему, вспомнив бытующую у моряков поговорку: «Если хочешь жить в уюте – отдыхай в чужой каюте».

Народу ко мне ходило тоже много, но свою каюту я никогда не закрывал – ни днем, ни ночью. Матросы это знали и без особой надобности не тревожили меня. Кедрин последовал моему совету.

– Ну как дела? – спросил я его на другой день, – Помог мой совет?

– Не годится, – недовольно проворчал он. – Оставив вчера дверь каюты открытой, попытался заснуть. Где там! Кто-то заглянул, увидел меня в постели да так смачно выругался, что я после и про сон забыл. Нет, это не пойдет…

А я до конца остался убежденным: спокойнее все-таки отдыхать в своей каюте с открытой дверью или… в чужой.

Почти половиной личного состава корабля командовал старший инженер-механик Василий Артемьевич Горшков – опытный моряк, долго плававший на торговых судах. Он прибыл на «Червону Украину», когда крейсер еще достраивался, вместе с заводскими инженерами участвовал в монтаже механизмов.

Судьба свела меня с ним, когда я был назначен командиром пятой роты кочегаров. Василий Артемьевич был уже не молод. Ему стукнуло сорок. Но, несмотря на разницу в годах, мы быстро подружились.

Жил В. А. Горшков со всеми мирно, дружно, любил беззлобно пошутить над военными, не считая их настоящими, «солеными» моряками. Только со старшим помощником командира В. А. Горшков никак не мог найти общую точку зрения. Как инженер, он считал самым важным, чтобы каждый старшина и матрос знал механизмы корабля и умел управлять ими, а для старпома не менее важен еще и внешний вид команды: он не выносил появления на чистой палубе чумазых «духов» из кочегарок.

Василий Артемьевич любил, бывало, поддеть старпома, когда

мы собирались в часы досуга в кают-компании. Тут вроде бы не на службе. Особенно часто он читал одно запомнившееся мне стихотворение, посвященное минному крейсеру «Лейтенант Ильин», названному так в честь героя Чесменского сражения (недаром в свое время за него подняла тост сама Екатерина II).

…И год был тысяча семьсот семидесятый.
Русский флот помнит до сих пор о бое
и о доблестном герое
лейтенанте Ильине,
кто один в полночной тьме
брандер, вспыхнувший огнем,
свел с турецким кораблем…

В. А. Горшкову это стихотворение нравилось, и он с увлечением читал его в свободное время.

…Корпус весь его стальной
двести тридцать фут длиной,
шириной – на верный глаз —
меньше ровно в десять раз…

Дальше в стихотворении говорилось о машинах, что особенно импонировало Горшкову.

…Если полный ход им дать,
крейсер может пробежать
миль три тысячи с углем,
находящимся на нем…

А вот эти строки он декламировал с особым выражением, чеканя каждое слово:

…Бездейдвудный, двухвинтовый,
балансирный руль здоровый…
А старпом на нем хреновый…

Правда, читать эти строки Горшков рисковал лишь в отсутствии старпома…

Сколько труда вложил этот скромный человек в наш корабль, пока тот не стал самым быстроходным на Черном море!

А погиб В. А. Горшков нелепо. В годы войны он преподавал в

военно-морском инженерном училище в Баку. Пошел однажды с приятелем на охоту и не вернулся. Спохватились поздно. Бросились на поиски и нашли В. А. Горшкова уже мертвым: что-то случилось с сердцем.

Запомнился мне и минер нашего крейсера О. В. Нарбут – уж очень беспокойный человек. Он был талантливым музыкантом – прекрасно играл на скрипке, – но бесталанным, а может, просто невезучим по службе офицером (такие бывают!). То у него что-нибудь не клеилось с параванами, то торпеда, посланная в цель, тонула прямо у борта, посылая прощальные пузыри со дна морского.

По тревоге Нарбут обычно появлялся на полубаке, управляя постановкой параванов. Высокий, худой, в просторной рабочей одежде, он выглядел очень комично.

– Что это у вас там за карикатура на баке? – ехидно заметил однажды командующий флотом В. М. Орлов.

Запомнился один курьез, который, возможно, даже имел отношение к уходу Олега Васильевича с корабля. Заполняя какую-то анкету, он не хотел открывать, что отец его был генералом. Написал в одной графе: «Умер». Потребовали указать, кем все-таки был отец. Нарбут снова ответил уклончиво: «Военнослужащий». И только после настоятельной просьбы уточнить свое происхождение минер написал правду.

Постепенно на наших глазах и при нашем участии новый крейсер становился более слаженным организмом. Начались учебные стрельбы из пушек и торпедами. Мы совершали длительные плавания. Два года спустя «Червону Украину» можно было уже считать боевым кораблем.

Салют наций

В мае 1928 года «Червона Украина» совершила поход в Стамбул. Нам предстояло встретить и эскортировать яхту «Измир», на которой возвращался из Стамбула падишах Афганистана Аманулла-хан, посетивший нашу страну и Турцию.

27 мая крейсер в сопровождении трех эсминцев вышел из Севастополя, а на следующий день был уже в живописном Босфоре. Несколько крутых небезопасных поворотов в узостях пролива – и мы стали на якорь около бывшего султанского дворца Долма Бахча. Начались бесконечные визиты высокопоставленных гостей, салюты в их честь. Международные флотские обычаи точно определяют, кому и сколько полагается давать выстрелов. Мудрить тут не приходится. Но именно с салютами-то у нас и вышла промашка.

Уже много гостей побывало на крейсере. Залпы гремели над Босфором. Кому давали салют из пятнадцати выстрелов, кому из одиннадцати, а кому из девяти или семи.

Когда уже садилось солнце, на борт крейсера прибыл военный губернатор Стамбула. Он провел у нас положенные пятнадцать минут, отведал русской икры и русской водки, затем попрощался и под звуки оркестра сошел на свой катер. Едва катер отвалил от трапа, на нашей мачте, как положено, взвился турецкий флаг, а носовые пушки открыли пальбу. Губернатору по его чину полагалось, кажется, девять выстрелов, но после целого дня почти непрерывной стрельбы артиллеристы устали и сбились со счета. Они дали только восемь выстрелов. И никто не заметил ошибки. Никто, кроме самого губернатора. Через несколько минут турецкий катер снова подошел к «Червоной Украине». Адъютант губернатора заявил, что его начальник не удовлетворен и требует сатисфакции. Наш командир попросил передать губернатору извинение.

– Мы с удовольствием вновь бы салютовали в его честь, но сейчас, к сожалению, уже поздно, солнце зашло, флаг спущен, а после спуска флага давать салют не полагается.

Но турецкий офицер настаивал: губернатор все равно должен получить удовлетворение. Нельзя сейчас – пусть пропущенный выстрел будет дан утром.

Пришлось согласиться. Рано утром снова подняли турецкий флаг и дали один-единственный выстрел. Никто, кроме стамбульского генерал-губернатора и его свиты, наверно, так и не понял, что сие значит.

После истории с губернатором командир приказал особенно тщательно подготовиться к предстоящему салюту в честь Амануллы-хана. Тут уже все должно быть честь по чести! Обычно приказы передавались по телефону. На этот раз дополнительно на кормовом и носовом мостиках поставили еще сигнальщиков. Увидев уже знакомую белую яхту падишаха, они должны были поднять флажки: «Приготовиться». Когда флажки будут опущены, артиллеристы начнут салют.

На вахте стоял наш пилот М. И. Козлов, в будущем известный полярный летчик. Он и отдавал все необходимые распоряжения. И вот из-за мыса появилась белая яхта. Сам командир вышел на ют. Пушки были готовы к стрельбе. Сигнальщики подняли флажки… Прошло несколько минут, и выяснилось, что идет какая-то другая яхта, лишь похожая на ту, которую мы ждали. На ней не было штандарта.

– Отставить! – раздраженно скомандовал Несвицкий.

Его громкий голос разнесся по палубе. Сигнальщики

опустили флажки. Отставить так отставить!

Но артиллеристы, напряженно ждавшие сигнала, поняли это по-своему: раз флажки опущены, надо стрелять!

– Правая! – последовала команда артиллериста Лепина. – Левая!

Выстрелы прозвучали один за другим… А падишаха, которому полагался такой торжественный салют, не было и в помине. Надо ли рассказывать, какие «поощрения» посыпались на провинившихся!

Этими, в общем комическими, случаями не закончились происшествия на корабле. Было еще одно, уже драматическое, хотя на турецком берегу о нем не подозревали.

3 июня мы готовились выйти из Стамбула… До начала похода оставалось уже недолго, когда колокола громкого боя подняли команду. Я взглянул на часы. Было за полночь. «Что это командир учиняет тревогу в чужом порту?» – удивился я.

Выбежав на верхнюю палубу, увидел искры, сыпавшиеся из третьей трубы и пролетавшие над кораблем. Тревога была не учебная. Возник пожар у котла.

Возле крейсера стояли два эсминца, принимавшие топливо, на авиаплощадке около самой трубы – три самолета. Огонь мог перекинуться на них.

Мимо меня пробежал котельный механик Н. Л. Лобаневский и стремглав бросился вниз. Я кинулся за ним. Еще на верхней палубе слышал, как командир приказывал эсминцам немедленно отойти от нашего борта. Старший помощник распорядился закрыть трубу брезентовым чехлом, чтобы прекратить доступ воздуха к месту пожара.

В котельном отделении было жарко, а когда закрыли трубу, стало совсем нечем дышать. Красные языки пламени лизали переборку, захватывая все большую площадь. А за горящей переборкой были расположены артиллерийские погреба. Тут уж вовсе не до шуток. Командир приказал включить орошение погребов, но штоки клапанов системы орошения проходили через котельное отделение, сильно перегрелись и не сработали: что-то заело.

Без промедления котел, возле которого возник пожар, был выключен. Стали разводить другой, но этого не сделаешь сразу. Тем временем на корабле погас свет, в пожарной магистрали упало давление. В сущности, для борьбы с пожаром у нас теперь остались только огнетушители да ручная помпа. Но борьба продолжалась.

Наконец в другом котельном отделении были разведены пары, сильные струи воды ударили в горящую переборку и сбили

пламя.

Когда наступил рассвет, корабль, спокойно дымя, стоял на своем месте, ничто не выдавало ночного происшествия. Только опытный наблюдатель мог заметить свежую краску на одной из труб. Но мало ли почему ее вздумали красить!

Когда яхта под флагом афганского падишаха выходила из Стамбула, мы как ни в чем не бывало отсалютовали ей, заняли свое место в эскорте и, выйдя из Босфора, двинулись на восток. Нам следовало доставить падишаха в Батуми.

Случай этот всем нам крепко врезался в память. Долгое время пожар у действующего котла служил темой тренировок и внезапных учений, которые устраивали на корабле командование и инспектирующие лица.

Наморси

Остановлюсь и на двух других походах «Червоной Украины», так сказать, приятных, вознаграждающих команду за тяжелый труд. Командование Черноморского флота разрешало в конце кампании походы в Батуми, Новороссийск, Сочи. В шутку их называли «мандариновыми» – они совпадали со сбором цитрусовых. Но эти походы были неплановыми. Первое такое плавание состоялось у нас в 1927 году.

Как всегда бывает, сначала пошли разные слухи о том, куда и зачем направляется корабль. По мере приближения срока выхода секрет стал известен всем. Штурман получил в гидрографии нужные ему карты и поделился с нами, какой он прокладывает курс и где готовит место стоянки корабля. Дня за два все знали: пойдем в Сочи и вернемся в Крым с высоким начальством.

За несколько часов до выхода в море к правому трапу подошел быстроходный катер «Пуля», доставив командующего флотом В. М. Орлова и члена Военного совета Г. С. Окунева. Шли последние приготовления. Боцман вместо тяжелой якорь-цепи подавал дуплинем стальной трехдюймовый конец на бочку. Механики проворачивали турбины. Легкий дымок поднимался из труб. Гудели вентиляторы. Корабль стоял, точно живой, готовый тронуться по первому сигналу.

Вышли мы в ночь на 12 сентября. Позади остался оживленный Приморский бульвар, залитый огнями Севастополь. Настроение у всех было приподнятое. После утомительных, однообразных учений приятно совершить необычное плавание в отдаленный порт. Не успели скрыться маяки Южного берега Крыма, и Ялта еще находилась на траверзе крейсера, как нас сильно тряхнуло, корабль будто наскочил на камни или ударился

о какой-то тяжелый предмет.

– Стоп машины! – скомандовал Несвицкий.

– Что случилось? – обратился к нему находившийся на мостике командующий флотом В. М. Орлов.

Ответа никто не мог дать. Внешний и внутренний осмотр крейсера показал, что никаких повреждений нет, механизмы в полной исправности, нормально работают, только почему-то пропала связь с базой. Вскоре пришло известие: в Крыму землетрясение. Эпицентр его находился как раз в районе, где проходил наш крейсер.

Столь редкое для Крыма явление вызвало много толков. Немало говорили о необычайно странном закате накануне землетрясения. Якобы он отливал особым розовым цветом.

По донесениям из Севастополя дежурный по штабу еще несколько часов уточнял, каковы последствия землетрясения. Если бы мы не имели столь ответственного поручения, командующий флотом, безусловно, вернул бы крейсер в Севастополь. Но нам надлежало продолжать курс к берегам Кавказа, и корабль, развив ход до полного, на следующий день отдал якорь на открытом Сочинском рейде.

В те годы Сочи еще был маленьким городком, с небольшой закрытой гаванью в порту, и только в перспективе рисовался крупным лечебным центром Кавказа.

На берег отправилось лишь командование флота, приказав командиру корабля быть в полной готовности к походу. Часа два спустя на крейсер прибыл начальник Морских Сил Р. А. Муклевич. Выше среднего роста, крупный, полный, но в то же время подвижный, он легко и быстро поднялся по трапу на борт крейсера и прошел вдоль строя моряков.

Не прошло и четверти часа, как «Червона Украина» взяла обратный курс на Крым.

Мне, к сожалению, не довелось быть лично знакомым с Ромуальдом Адамовичем. Но с первых своих шагов на флоте я много слышал о нем.

Расскажу подробнее об этом интересном человеке, с именем которого связаны крупные реорганизации на флоте, новое направление в судостроении, в организации боевой подготовки и во взаимоотношениях флота с сухопутными войсками.

До сентября 1926 года Наморси, так на флоте называли начальника Морских сил, был В. И. Зоф. Но ему оказалось не под силу освободиться от многих в те годы уже изживших себя взглядов на роль флота в системе всех Вооруженных Сил страны. Он не имел собственной твердой точки зрения на самую что ни на есть насущную проблему: какой флот необходим нашей

стране. А флоту требовался, конечно, руководитель, который имел бы совершенно твердое мнение по этому вопросу. Им оказался Ромуальд Адамович Муклевич.

В ту пору страна приступала к реализации лозунга «Флоту быть!», принятого на IX Всероссийском съезде Советов. До того времени он оставался как бы в тени, руки до него не доходили. Да это и понятно: промышленность была слаба, средств недостаточно, приходилось ограничиваться восстановлением старых кораблей, а о строительстве новых даже не мечтали.

К тому же некоторые работники не верили в возможность и даже в целесообразность создания мощного флота. На плечи Муклевича легло решение очень важных проблем. Умудренный немалым жизненным опытом, обладавший незаурядным умом, новый Наморси предвидел, какие трудности возникнут на пути к цели. Потребуются годы и годы, чтобы флот выполнил поставленные перед ним задачи.

С первых же дней Муклевич со свойственной ему настойчивостью стал бороться против вредных теорий, стремившихся обособить флот от общей системы Вооруженных Сил страны, а также против тех армейцев, которые недооценивали значение флота и стремились механически подчинить его сухопутному командованию (некоторые даже предлагали проекты введения на флоте общеармейской формы одежды). Он отстаивал свою точку зрения всюду, где только мог: на совещаниях флотских руководителей, в прессе…

Муклевич опубликовал ряд статей в «Морском сборнике», в которых подчеркивал важную роль флота в системе всех Вооруженных Сил. Так, в статье «Взаимодействие армии и флота» (Морской сборник. 1928. № 2) он пишет: «…мы были свидетелями настойчивых попыток оторвать флот от общей системы Вооруженных Сил страны». Говоря о военной реформе, которая проводилась под руководством М. В. Фрунзе, Наморси пояснял ее так: «…конечно, речь шла не о такой централизации, которая мешала бы самостоятельному развитию ВМФ… в определенных, целесообразных рамках…»

В своих статьях Муклевич совершенно ясно, четко сформулировал очень важную мысль: «Защита берегов – это общая задача всех Вооруженных Сил нашей страны». Он неоднократно повторял, что залогом успешного ведения войны является хорошо организованное взаимодействие армии и флота.

Исходя из реальных экономических возможностей, Наморси считал, что Советской стране нужны корабли не для войны за обладание морями, а для обороны: «…мы не можем искать решения задач в открытом море, мы не можем ставить себе задач

за обладание морем… Поэтому нет нужды строить линкоры и вашингтонские крейсера, наши задачи – оборонительного порядка…»

При этом он не впадал в крайность и не ограничивался постройкой только «москитного» флота, состоящего из торпедных катеров и других мелких кораблей. Муклевич твердо верил в необходимость создания сильного флота. Именно в те годы, когда Муклевич был начальником Морских сил, в аппарате начал разрабатываться план строительства кораблей, рассчитанный на длительный срок, план, в котором самое большое внимание уделялось подводным лодкам, торпедным катерам, авиации и надводному флоту, но «без линкоров и вашингтонских крейсеров». К сожалению, в ту пору это понимали далеко не все.

Ромуальд Адамович много внимания уделял тактической подготовке командного состава и боевой подготовке флотов. При нем были созданы Боевой устав ВМС и Корабельный устав. Он часто бывал на флотах, участвовал в походах, стремился побывать на выпусках академии и училищ. И всюду требовал правильного понимания роли флота в системе Вооруженных Сил. Добивался дальнейшего укрепления дисциплины. «Большая дисциплина у нас есть, а малой еще нет», – любил он повторять и боролся за жесткий порядок – вплоть до мелочей – на всех кораблях.

…Другое утро выдалось ясным, солнечным. Я стоял на вахте, когда на мостик поднялись Р. А. Муклевич, В. М. Орлов, Г. С. Окунев. Поудобнее усевшись в плетеных креслах, они начали беседу. Сверху ко мне доносился приятный баритон Муклевича, и почти каждый раз его сопровождал взрыв веселого смеха. «Очевидно, наш новый Наморси веселый человек», – подумал я.

Впоследствии это подтверждали все, кто близко его знал. Рассказывали, что вокруг него всегда было шумно и весело, что за общительность, изобретательность, остроумие его очень любила молодежь, что в доме Муклевича всегда было многолюдно. Он обладал редкостным даром сразу же располагать к себе. Может, потому и сам не мог жить без коллектива.

А тогда на крейсерском мостике причиной смеха явился рассказ Муклевича о том, как всю ночь его беспокоили различными сообщениями: вначале где-то справа но носу появился неопознанный корабль, потом скрылся такой-то маяк, после наш крейсер изменил курс, а в восемь утра следовало поднимать флаг. И по заведенному порядку вахтенный начальник считал своим долгом обо всем докладывать Наморси. Муклевичу ничего другого не оставалось, как отвечать: «Добро».

– Теперь мне понятно, почему все моряки такие худые: не высыпаются! – под общий смех закончил свой рассказ Ромуальд

Адамович.

Нужно сказать, что это была не прихоть вахтенного начальника. Такая традиция на флоте складывалась столетиями. Еще в эпоху парусного флота «беспокойные» адмиралы не пренебрегали мелочами и требовали докладывать обо всем: о встречном судне и налетевшем шквале, о повороте корабля… Ибо на флоте мелочей нет. На первый взгляд кажущаяся неискушенному человеку мелочь может привести к трагическим последствиям. Эта традиция передавалась из поколения в поколение. Правда, находились, а возможно, и сейчас находятся такие начальники, которые считают эту традицию устаревшей, а потому ненужной. Не думаю, что они правы. «От лишнего доклада беды не будет, а от позднего может случиться неприятность», – говорил старый опытный моряк Э. С. Панцержанский.

Какого мнения придерживался на сей счет Муклевич, не знаю. Вероятнее всего, не ограничивался шаблонным «добро», а советовал корабельному командованию руководствоваться здравым смыслом.

Я слушал веселый голос Наморси и припоминал все, что мне было известно из его жизни…

Ромуальд был старшим из тринадцати детей поляка Адама Муклевича. Родители работали на суконной фабрике. Мальчишкой встал к станку и их первенец. Вскоре общительный и смекалистый Ромуальд стал любимцем рабочих, его избрали секретарем профсоюза. Ему не исполнилось и шестнадцати, когда он вступил в социал-демократическую партию Литвы. А год спустя Ромуальд стал секретарем Белостокского комитета партии.

Неимоверно трудно пришлось Муклевичу. Для партийной работы требовались и немалый опыт, и серьезное образование. Отсутствие житейского опыта восполнялось общительностью, умением быстро сходиться с людьми. Что касается широты кругозора, здесь выход был один – самообразование.

Книги до предела укоротили ночи. Дюжий организм вынес и недосыпание, и недоедание. Вот тогда и помогли ему упорная тренировка воли и памяти, целеустремленность, собранность. Точен и аккуратен он был, как рассказывали, до педантичности, порядок устанавливал во всем и не терпел малейшей расхлябанности. Очевидно, именно из-за исключительной собранности позже ему удавалось выкраивать время и для спорта. Муклевич отлично плавал, выступал в соревнованиях по теннису, волейболу, увлекался коньками и лыжами.

В 1912 году, когда его призвали на военную службу, он уже имел немалый стаж подпольной работы. На корабле

Черноморского флота Муклевич числился неблагонадежным. Однако ему удалось уничтожить хранившиеся у командования документы о своей революционной деятельности, и его направили в школу мотористов, из которой он вышел в чине унтер-офицера.

С первых же дней Февральской революции Муклевич – в гуще событий. Он председатель солдатского комитета, работает в Военной организации Петроградского комитета большевиков, в июле его избирают в Петроградский Совет рабочих и солдатских депутатов.

В Октябрьские дни Муклевич во главе небольшого отряда участвует в штурме Зимнего дворца. Потом ему поручают руководить подавлением мятежа юнкеров Владимирского училища.

Таких людей, как Муклевич, беззаветно преданных делу Ленина, сильных духом, глубоко принципиальных, партия направляла на самые ответственные и самые опасные участки. Рядовой партизанского отряда на нарвском направлении, комиссар особого пограничного отряда, секретарь Вильненского комитета партии, комиссар штаба 16-й армии, комиссар штаба Западного фронта, председатель Вильненского ревкома, член Реввоенсовета Западного фронта – вот его послужной список в годы гражданской войны.

…Между тем наш крейсер приближался к Крыму. Вот и Севастополь. Перед тем как сойти на берег, Муклевич обратился к морякам крейсера с призывом крепить дисциплину и выразил благодарность за успешный поход. В конце своего выступления он рассказал, каким должен стать флот в будущем.

Из Севастополя начальник Морских сил направился на судостроительные заводы, где закладывались новые боевые корабли.

Столь же необычный и неожиданный поход «Червоной Украины», вклинившийся в наши планы в самый разгар летней боевой подготовки, состоялся в июле 1929 года.

Однажды намеченный выход в море на стрельбы и учения отменили. Командир отряда и командир корабля держали в тайне переговоры, состоявшиеся в штабе флота. Два-три дня спустя моряков крейсера, одетых по форме № 1, во все белое с головы до ног, построили на палубе. В глубине Южной бухты показался большой штабной катер. Когда он приблизился, мы увидели на нем И. В. Сталина и Г. К. Орджоникидзе. Их сопровождали В. М. Орлов и Г. С. Окунев. Едва гости ступили на крейсер, он снялся с бочки и, быстро развернувшись, лег на Инкерманские створы. Шли неподалеку от берега. Предстояло сделать короткую

остановку близ Мухалатки, где отдыхал К. Е. Ворошилов. Спущенный на воду катер доставил к нам Наркома обороны. Вместе с ним прибыла, помнится, дочка Орджоникидзе – девочка лет восьми-девяти. Ей, видимо, очень хотелось побывать на военном корабле. Быстро закончились деловые переговоры. Сфотографировавшись с командой корабля, К. Е. Ворошилов покинул «Червону Украину».

Южные сумерки коротки. Скоро они сменились темнотой. Только яркие крупные звезды освещали море и отодвигали горизонт. Мы прокладывали курс на Сочи прямо через перевал, как иногда выражаются черноморцы. Вскоре скрылись береговые огни Ялты и маяки Южного побережья Крыма. Наши гости, собравшись на мостике, наслаждались вечерней прохладой. И. В. Сталин и Г. К. Орджоникидзе были еще не старыми людьми. Оба были одеты в серые кителя. Григорий Константинович, помнится, прислонился к обвесу мостика и о чем-то рассказывал, живо, темпераментно, с грузинским акцентом, то и дело жестикулируя. И. В. Сталин часто набивал свою трубку и, как мне показалось, не затягиваясь, выпускал дым. Мне удалось снова увидеть командующего Черноморским флотом В. М. Орлова и члена Военного совета Г. С. Окунева. В. М. Орлов был моложе всех. Но излишняя полнота старила его. В юности он и не думал стать военным человеком. Первая мировая война застала его на студенческой скамье, незадолго до Октябрьской революции он закончил гардемаринские курсы. К тому времени, о котором идет речь, Владимир Митрофанович очень изменился, стал важным, солидным.

Г. С. Окунев стоял поодаль от высоких гостей и редко вступал в разговор. Окунев начал свою партийную жизнь секретарем фабрично-заводского районного комитета в Саратове в 1917 году. Оттуда ушел добровольцем на фронт. Сражался с белогвардейцами под Новохоперском и Борисоглебском. В начале 1921 года вместе с другими делегатами X съезда партии участвовал в подавлении кронштадтского мятежа. Когда правительство приняло решение об укреплении Военно-Морского Флота, Окунева направили на Балтику. Он стал заместителем начальника политуправления Балтийского флота. В 1927 году – членом Реввоенсовета на Черноморском флоте.

Мне довелось познакомиться с Григорием Сергеевичем в 1931 году в академии. Он тоже был ее слушателем. Помнится, каким уважением пользовался он среди нас. И было за что! Мы, однокашники Окунева, до сих пор помним его выступления на собраниях, отличавшиеся смелостью и конкретностью суждений, глубокой принципиальностью. После окончания академии он стал

ее начальником, а затем комиссаром. В 1934 году его послали на Дальний Восток. И всюду, какие бы высокие посты он ни занимал, люди о нем говорили как о человеке на редкость скромном и даже застенчивом.

…Смысл беседы высоких гостей остался для меня неведомым: не положено молодому командиру вмешиваться в разговоры большого начальства. Но мне думается, что даже столь короткое пребывание на корабле И. В. Сталина и Г. К. Орджоникидзе, ведавшего тогда тяжелой промышленностью, сыграло положительную роль в деле строительства флота. Лет шесть спустя, будучи командиром «Червоной Украины», я вновь встретился на этом корабле с Серго Орджоникидзе. Из разговора с ним убедился, что он хорошо знает планы строительства флота. Зрели они годами!

На корме корабля состоялся вечер флотской самодеятельности. Не без помощи «артистов» с других кораблей представление удалось, и, как нам показалось, все остались довольны. В тот вечер, 26 июля 1929 года, И. В. Сталин сделал запись в корабельном журнале: «Был на крейсере “Червона Украина”. Присутствовал на вечере самодеятельности… Замечательные люди, смелые культурные товарищи, готовые на все ради нашего общего дела…»

Годы и обстановка впоследствии изменили характер и поведение Сталина…

26 июля крейсер бросил якорь на Сочинском рейде, и гости сошли на берег.

Наши надежды провести несколько дней в Сочи не сбылись. Вечером мы уже двигались в обратном направлении.

Уже минуло три года, как крейсер поднял Военно-морской флаг. Время делало свое. «Червона Украина» стала по-настоящему боевым кораблем.

Осенью я должен был выехать в Ленинград на учебу в Военно-морской академии.

Однако мне довелось принять участие еще в одном учении. Под флагом комфлота В. М. Орлова наш крейсер с эсминцами вышел в северо-западную часть моря. Там проводились крупные учения Одесского военного округа, в которых принимал участие и Черноморский флот.

Нанеся в открытом море ряд ударов по «противнику», но не добившись решительного успеха, мы вместе с сухопутными частями отражали десант «противника», когда он высаживался на берег.

Крейсер, выполнив свои задачи, направился в Одессу. На мостике находился В. М. Орлов. Довольный проведенным

учением, он весело беседовал с Г. С. Окуневым, попыхивая трубкой и пуская остроты в адрес командира Н. Н. Несвицкого.

– Как, Гриша, утопила бы нас подводная лодка при таком маневрировании крейсера? – обращался он к Окуневу.

Стоявший недалеко от них Н. Н. Несвицкий недоумевал: что это, шутка или упрек?

Прощальный ужин

Пришло извещение о том, что я зачислен слушателем Военно-морской академии. Мне разрешили выехать в Ленинград прямо из Одессы, где командам кораблей был предоставлен заслуженный отдых.

В нашей кают-компании состоялся прощальный ужин. Здесь собрались штурман Ю. А. Пантелеев, артиллерист А. А. Григорьев, минер П. С. Смирнов, механик В. А. Горшков – все те, с кем я делил радость и горе и как-то по-человечески сжился. В тот вечер мы вспоминали минувшие дни. Ведь на корабле, который для моряка одновременно и дом, и место службы, всякое случается: печальное и смешное.

Кают-компания… В этом слове для моряка заключено многое. В кают-компании, выражаясь по-уставному, принимают пищу, проводят занятия с командой корабля и офицерами. Но если в ней лишь исполняют служебные обязанности, молча обедают или ужинают и расходятся без улыбки, доброй шутки – это плохой признак: значит, офицерский состав недружный. Но коль в кают-компании по вечерам собираются все свободные офицеры, чтобы отдохнуть, коль в ней не умолкают шутки и смех, а душа такого коллектива – командир или старпом, следовательно, коллектив здоровый. Помнится, на «Авроре» давалась команда: «Стричься, бриться, в бане мыться, песни петь и веселиться». В этой, казалось бы, не совсем серьезной команде заложено доброе начало: кончил дело – гуляй смело. После напряженного труда наступает свободное от службы время, и пусть в эти часы команда, не боясь окрика, веселится или у фитиля на полубаке, или же в своих кубриках. В такие часы не следует придираться к пустякам. Веселое настроение в минуты отдыха тоже важно.

Тяжелое впечатление оставляет корабль, на котором не слышно смеха и шуток даже в свободное от службы время. На первый взгляд на таком корабле все идет чин чином, по-уставному. Но если присмотреться внимательно, то можно заметить: на нем не все благополучно. Там нет тех человеческих нитей, которые протягиваются от сердца к сердцу и связывают всю команду корабля, от командира до матроса. А без этого не может быть высокого, здорового политико-морального состояния в бою. Привязанность сослуживцев друг к другу подтверждается еще вот чем. Встречаясь через много лет, люди хорошо помнят, кто командовал флотом, отдельными кораблями, даже кто был боцманом на каждом из них. Хоть устраивай вечер воспоминаний и пиши книгу о Черноморском флоте. Червоноукраинцы

непременно расскажут, как боцман Шмаков, решив уйти со службы (не оставаться на сверхсрочную), вставая с побудкой, повторял каждый день: «Скорей бы поужинать да спать». Он коротал оставшиеся дни. Осенью действительно покинул флот. Но, проработав год на гражданке, снова возвратился на корабль и честно служил на нем до конца. Настоящий моряк не может жить без корабля!

Наша кают-компания была на редкость дружной и, пожалуй, одной из веселых. Мы даже пытались приглашать на воскресные дни командиров с других кораблей. Делали это обычно на безлюдных рейдах, вроде стоянки у Тендровской косы, где помимо старика да старухи, обслуживающих маяк, не проживало больше ни одного человека. Однако опыт этот не удался. Видно, не хватило настойчивости. Правда, я пробовал было повторить его в 1933–1934 годах, когда стал командиром «Червоной Украины», но тоже потерпел неудачу. А дело это, безусловно, полезное.

Самый жизнерадостный из нас, Юрий Александрович Пантелеев, был природным рассказчиком. За основу фабулы своих рассказов он брал истинные события из прошлой флотской жизни, а она у него очень богатая! И так искусно сдабривал их вымыслом, что мы, затаив дыхание, слушали его часами. В тот вечер попросили Юрия Александровича рассказать, как он, будучи штурманом, объявил благодарность командиру эсминца. Передаю лишь смысл этого эпизода.

Однажды летом, когда крейсер стоял на бочке у Павловского мыска и тихий, теплый вечер манил всех на Приморский бульвар, где играла музыка, на берег съехали командир корабля и командир отряда. Не устояв перед соблазном, в катер нырнул и старший помощник командира. Дежурным по кораблю остался штурман Пантелеев. Он поднялся на мостик, по-хозяйски оглядел рейд и, заметив парусную шлюпку, лихо ходившую между бочками в Северной бухте, крикнул на верхний мостик:

– Сигнальщики, чья шестерка?

– С «Петровского», товарищ дежурный, – последовал ответ.

Пантелеев, упиваясь властью, приказал поднять сигнал, выражая благодарность старшине шлюпки, а следовательно, и командиру «Петровского». Эсминцем в ту пору командовал К. А. Безпальчев, человек строгий и любящий порядок во всем. По Морскому уставу, командира корабля могло благодарить только высшее начальство. Увидев сигналы, Безпальчев запросил по семафору, кто остался старшим на «Червоной Украине». Допытавшись, что самым старшим был дежурный по кораблю штурман Пантелеев, он пришел в ярость. Утром, когда

возвратилось командование, Безпальчев на своем катере подошел к трапу крейсера и, быстро поднявшись на борт, разгневанный прошел в салон. Шуму было много…

Пантелеев рассказывал нам об этом весело, шутливо. Но в день происшествия ему, помнится, было не до шуток – получил «фитиль».

– А теперь вы расскажите, как вместо автомобиля приготовили к походу весь флот, – обратился ко мне старший инженер-механик В. А. Горшков.

Пришлось повторить эту историю, хотя о ней давно все знали. В ту летнюю кампанию мы много плавали. Учение сменялось учением. Выход в море следовал один за другим. Однажды флот вернулся в Севастополь. Крейсер, как всегда, стоял на бочке. Было уже довольно поздно, и начальство с комфлотом во главе, сойдя с мостика, отправилось отдыхать. Спустился в свою каюту и командир. На юте корабля бодрствовали дежурный по флоту флаг-штурман С. Тархов и дежурный по кораблю артиллерист А. Григорьев. Спешно вызванный к начальнику штаба флота В. П. Виноградскому, дежурный по флоту получил короткий приказ: «К девяти утра приготовить машины».

– Приказано приготовить машины, – поделился со мной Тархов, когда я уже совсем было собрался отправиться на покой.

Решив не беспокоить командира, я отдал нужные приказания на утро, а Тархов распорядился передать этот приказ на другие корабли. Семафор просигнализировал: «Приготовиться к походу». На этом и закончился трудовой день.

Встав пораньше, я известил командира корабля о получении ночного приказания и отданных мною распоряжениях. Узнав об этом, командир выразил недоумение, но… приказ есть приказ.

За пятнадцать минут до назначенного часа все корабли подняли сигналы о готовности к походу. Дежурный по флоту, собрав эти сведения, отправился к начальнику штаба флота с докладом. Вдруг Тархов выскочил на верхнюю палубу, растерянный и смущенный. Оказывается, командующий флотом, собравшись посетить какую-то авиачасть, приказал приготовить к утру автомашины, а дежурный подумал, что команда относится к кораблям. Беды, правда, не случилось, но беднягу Тархова «продраили с песочком».

О многом вспоминали мы в тот прощальный вечер. И о том, как, бывало, В. А. Горшков забирался в мою каюту отдохнуть часок-другой. Вспомнили и о командире отдельного дивизиона на Черном море Ю. В. Шельтинге. Происходил он из старого рода моряков, кажется, голландцев, давно обрусевших. Невысокого роста, Шельтинга имел тонкий голос, часто срывавшийся, а

иногда и переходивший в визг.

Кто-то образно представил картину: на мостике корабля невозмутимо стоит высокий и тучный Несвицкий, а около него горячится маленький Шельтинга. Другие на редкость удачно копировали Шельтингу, когда тот, выйдя из своей каюты, выражал недовольство летящими из труб черными хлопьями перегоревшего угля. Крейсер тогда плавал на смешанном мазутно-угольном топливе.

Однажды вечером Шельтинга, по своему обыкновению надев белый китель, собрался съехать на Графскую пристань. Поднявшись на верхнюю палубу – котел в тот день работал на угле, – он вдруг заметил, как ослепительно белый китель на нем покрывается черными мелкими частицами отработанного угля. Комдив разгневался и, подняв кверху указательный палец, отдал распоряжение: «Перейти на нефть!». С тех пор этот знак стал нарицательным. Когда кто-нибудь старался уточнить фамилию Шельтинги, то поднимал кверху указательный палец.

Вспомнили мы в тот вечер и гибель одного из моих лучших друзей, командира нашего корабельного авиационного звена Николая Александровича Гурейкина. В прошлом летнаб (летчик-наблюдатель), он решил переучиться на летчика.

Я по праву друга, а также как помощник командира, который ведал спуском самолетов на воду и их подъемом на борт, частенько летал вместе с Гурейкиным. Будучи лихим, но недостаточно опытным летчиком, он однажды едва не ударился о мачты крейсера «Коминтерн», идя на посадку в бухте. Но все обошлось благополучно.

Как-то мы собрались с ним совершить «дальний» полет до Евпатории. Я сидел уже в самолете, когда командир крейсера срочно потребовал меня к себе. Мое место занял летнаб В. Цыпцадзе, и маленький «Авро» поднялся в воздух.

Но едва я пришел на ют корабля, как услышал доклад сигнальщика: «Чей-то самолет упал в воду». Осмотрев воздух и убедившись, что других самолетов нет, делаю вывод: вероятно, наш. Доложил командиру и тут же на катере отправился в море к месту падения самолета.

Да, это был наш «Авро». Поднявшись на высоту 700–800 метров, он неожиданно сделал несколько крутых витков и ударился о воду. К моменту моего прибытия только обломки самолета плавали на месте катастрофы.

Летнаб Цыпцадзе погиб, утонув вместе с самолетом. Н. А. Гурейкин в тяжелом состоянии был доставлен в госпиталь и, не приходя в сознание, умер.

Этот трагический случай вновь напомнил нам о

необходимости крепить дисциплину и в совершенстве владеть техникой.

…Прощальный вечер в нашей кают-компании превратился в вечер воспоминаний. Простившись с друзьями, я съехал на берег. Впервые за несколько лет мне довелось увидеть свой корабль с берега. «Вот он каков, наш крейсер», – с восхищением думал я, и, если бы в ту минуту мне предложили отказаться от академии, я, пожалуй, отложил бы поездку еще на год.

«Заливы или проливы?»

С большим волнением я переступил порог красивого здания на 11-й линии Васильевского острова в Ленинграде, где размещалась Военно-морская академия. В те годы она переживала переходный период – вместо сокращенного курса вводилась нормальная программа. Потому приходилось увеличивать сроки обучения, проводить вечерние занятия, а главное – рассчитывать на трудолюбие самих учащихся. Не каждому, особенно если ему перевалило за тридцать, удавалось одолеть науку. Но большинство оканчивали полный академический курс с честью и включались в строительство советского флота.

На оперативном факультете, куда я поступил, был трехгодичный курс. Вначале пытались перейти к полной программе. Но эта попытка не увенчалась успехом: половина курса была укомплектована товарищами, не имевшими нормального военно-морского образования. Поэтому командованию академии пришлось по некоторым предметам упростить программу, чтобы сделать ее посильной для всех.

С первого же семестра те из нас, кто окончил в свое время военно-морское училище, почувствовали, насколько легка для нас эта программа, какие возможности представляются для самостоятельной работы. Использовали мы свободное время каждый по-своему: одни читали военно-морскую литературу, другие углубляли свои знания в той или иной науке. Мы с соседом по столу В. А. Алафузовым решили изучать иностранные языки, чтобы читать в подлинниках труды иностранных теоретиков военно-морского искусства. Но об этом расскажу несколько ниже.

В ту пору в академии проходили оживленные дискуссии на тему «Каково будущее советского флота?». Нам пришлось быть не только их слушателями, но и участниками.

В начале тридцатых годов нашей промышленности было уже по плечу строительство кораблей почти всех классов. Упрочившееся положение СССР на мировой арене требовало

более активного выхода на морские просторы.

В Центральном управлении Морских сил, особенно после того, как начальником управления стал Р. А. Муклевич, обдумывались наброски обстоятельной – лет на десять – программы развития советского флота.

«Какой флот необходим нашей стране?» – вот главная тема дискуссий в академии.

Некоторые товарищи – правда, единицы – в ту пору выступали за так называемый «москитный» флот, который, по их мнению, должен состоять из торпедных катеров и других мелких кораблей. Сторонники этой точки зрения ссылались на то, что, дескать, строительство подобного флота потребует незначительных средств.

На первый взгляд эта идея выглядела соблазнительно. В самом деле, казалось: ограничившись небольшими средствами, можно создать флот из мелких судов, который на первых порах в состоянии дать отпор противнику.

Однако эта точка зрения уже не соответствовала требованиям времени, поэтому ее сторонников становилось все меньше.

Руководство академии и большинство слушателей придерживались двух основных точек зрения: первая – строить главным образом подводные лодки, вторая – не забывая о строительстве подводных лодок, большое внимание уделять и надводному флоту.

Сторонником второго мнения был, помнится, начальник академии профессор Б. Б. Жерве. Он считал, что наш флот должен иметь не только подводные лодки, но и надводные корабли различных классов. Под давлением своих противников профессор постепенно и неохотно уступал эти позиции.

Ярым сторонником строительства одних лишь подводных лодок был молодой в ту пору преподаватель А. П. Александров. Он внушал нам на лекциях мысль, какое огромное значение будут иметь в грядущих боях подводные корабли; увлеченно рассказывал о них как о каком-то абсолютном и единственно сильном виде оружия на море. Александров приводил примеры, как немцы, имея в первую мировую войну сильный подводный флот, едва не поставили на колени владычицу морей – Великобританию.

Александров убеждал нас также в том, что подводные лодки совершенно невозможно блокировать. Правда, оперативные игры, которые мы проводили на картах, не подтверждали этого положения.

Наши сомнения тех лет разрешила Великая Отечественная война. Создав в Финском заливе несколько линий

противолодочных заграждений, немцы в 1943 году фактически преградили путь нашим подводникам в Балтийское море.

В спорах нередко применялись недопустимые приемы. Так, «подводники» объявляли своих противников сторонниками реакционной идеи владения морем, авторами которой были американец Мэхен и англичанин Коломб, а свою собственную позицию называли единственно правильной и самой прогрессивной.

По молодости и горячности слушатели академии особенно рьяно поддерживали теорию Александрова и пытались проверить ее на играх.

Иногда в дискуссиях принимало участие и руководство центрального аппарата. Однажды к нам прибыл Р. А. Муклевич. В актовом зале академии собрались коммунисты. А состав слушателей был в ту пору необычным: на особом курсе учились такие известные политработники, как Г. С. Окунев и Г. П. Киреев, на старшем курсе оперативного факультета учился активный участник революционных выступлений на кораблях в Октябрьские дни С. И. Кара, на инженерном факультете – А. Годун, о котором Б. Лавренев рассказал в драме «Разлом», Мы, молодые, больше прислушивались к тому, что говорили старшие товарищи.

Помнится, после доклада разгорелись горячие прения, и, кажется, точки зрения противников были непримиримы. Большинство выступавших занимали правильную линию: отстаивали строительство кораблей различных классов, учитывая ограниченные средства и еще малые возможности промышленности, но отдавали должное внимание и подводным лодкам, и торпедным катерам. Выступали также сторонники строительства крупных кораблей. Они горячо доказывали, что наша большая морская держава не может обходиться без них. Вместе с тем они не отрицали значения подводных лодок. О линкорах, правда, никто не вспоминал.

Собрание затянулось. Все устали. Ждали выступления Муклевича, он что-то записывал в своем блокноте, временами поднимая руку, чтобы успокоить возбужденную аудиторию, но выступать не спешил. Наконец список выступавших был исчерпан, и слова попросил Ромуальд Адамович. Он не спеша подошел к трибуне, развернул свои записи. В зале мгновенно воцарилась тишина.

– Итак, заливы или проливы? – загадочно начал он. Затем нарочито медленно расправил уголки листков и стал объяснять значение этих слов.

К сторонникам «проливов» он относил тех, кто без учета

экономических возможностей страны предлагал строить только крупный флот, как бы возрождая старые стремления царского правительства овладеть проливами для выхода в Средиземное море. Тех же, кто предлагал строить лишь малые корабли или катера, он причислял к сторонникам «заливов», то есть к людям, ограничивающим задачи флота Финским заливом и пассивной обороной у своих берегов.

После этого остроумного замечания Муклевич изложил точку зрения руководства на будущее флота. Флот должен быть прежде всего сильным, но строительство его надо теснее увязывать с возможностями нашей промышленности: «Строить будем различные корабли, нужные для обороны страны, а не для войны за обладание морями, за господство на океанах. Поэтому отпадает надобность в линкорах и крупных крейсерах так называемого вашингтонского типа водоизмещением более десяти тысяч тонн и огромным радиусом действия…»

В речи Муклевича было как раз то, что мы уже давно и тщетно искали: ясность и определенность цели, логичное обоснование задач, стоящих перед моряками и судостроителями.

Закончил Муклевич свою речь под дружные и громкие аплодисменты.

– Какой государственный ум! – говорили мы, покидая зал.

Моряки хорошо знали, что Муклевичу не пришлось в юные годы сидеть ни за школьной партой, ни на студенческой скамье: надо было сражаться за победу Октября, а позже с винтовкой в руках защищать Советскую власть. В боевом вихре неслись яркие, сложные годы. О книгах некогда было думать. Так он и не получил систематического – ни общего, ни военного – образования. Его школой были ратные поля и баррикады, учебниками – жаркие схватки с врагом, оценками – орден Красного Знамени, золотые часы и именное оружие, которыми его наградило правительство за мужество и отвагу.

Сейчас трудно сказать, какое влияние оказал бы этот незаурядный человек на большую судостроительную программу, которую начали разрабатывать во второй половине тридцатых годов.

Что же показал опыт последующих лет и особенно годы войны?

Правильное соотношение кораблей различных классов на каждом театре исходя из задач, стоявших перед флотом, явилось наилучшим решением вопроса. Теперь, пожалуй, никто не станет оспаривать, что нам нужен флот во всем его современном многообразии, начиная от береговых ракет, самолетов, атомных подводных лодок и крейсеров-ракетоносцев, кончая плавучими

базами и буксирами. В этом едином комплексе – сила флота. Стоит выкинуть из него даже плавбазу – и флоту как боевому организму будет нанесен ущерб. Крайности всегда вредны. В Военно-морской академии мы получили солидное оперативно-тактическое образование, основательно изучили многие проблемы будущей войны на море. Именно в стенах академии нам привили правильные взгляды на роль флота в обороне нашей Родины. Исходя из единой для всех Вооруженных Сил стратегии, мы ясно стали видеть место флота как одного из видов Вооруженных Сил. Об этом четко говорилось в изданном к тому времени Боевом уставе Морских Сил, и я не помню случая, чтобы кто-нибудь из моряков страдал «флотским» загибом, переоценивая значение флота.

В стенах академии я много занимался иностранными языками. За то, что я сдал экзамены на звание переводчика третьего разряда по немецкому и французскому языкам, мне даже платили дополнительное вознаграждение – по 15 рублей в месяц.

В последнее время наша пресса уделяет немало внимания методам скорейшего изучения иностранных языков. Пишут об этом преподаватели, ученые-лингвисты, полиглоты. Лично мне волею судеб пришлось затратить много времени и труда на изучение немецкого, французского и английского, и я накопил какой-то опыт.

В военно-морском училище, включая и подготовительную школу, я занимался немецким языком по четыре часа в неделю. Экзамены по программе сдавал успешно, но знания были настолько поверхностными, что я не мог не только говорить по-немецки, но даже читать сколько-нибудь серьезную военно-морскую литературу, не говоря уже о беллетристике. Плавая потом на «Червоной Украине», язык почти совсем забыл. Не раз задавал сам себе вопрос: в чем все-таки дело? Если сложить количество часов, затраченных в подготовительной школе и в училище на изучение языка, то сумма получится огромная, а результаты – мизерные. Сделал вывод: язык нельзя изучать, так сказать, малыми дозами. В понедельник выучил, к субботе забыл. В этом случае получается своего рода бег на месте: много времени уходит на повторение и совсем мало остается на продвижение вперед. Не потому ли у нас человек изучает язык сначала в школе, затем в одном учебном заведении, несколько лет спустя – в другом, а свободно владеют языком лишь очень немногие. Точно так же после окончания военно-морского училища забыл немецкий язык и я.

В академии мы с Алафузовым решили помимо обязательных классных занятий уделять языку побольше времени по вечерам.

Попросили у начальника академии отдельного педагога. Нам пошли навстречу, и вскоре у нас уже был «свой» педагог – В. П. Саломон.

Саломон, убедившись, что мы очень быстро усваиваем заданные уроки, резко увеличила нагрузку. Мы с удовольствием читали короткие немецкие сказки, отрывки из новелл. Когда наши познания в немецком стали уже заметными, Саломон стала нас только консультировать.

Немаловажную роль в изучении языков играет методика. Я не сторонник таких средств, как магнитофонные записи, передачи по радио для изучающих язык. Больше того. Мне думается, недостаточно обоснованными обещаниями просто вводят в заблуждение желающих изучить язык. Заранее предвижу, конечно, возражения, но я высказываю лишь собственные соображения на сей счет.

Учили мы язык каждый своим методом. Я имел обыкновение вечерами выписывать на узеньком листике бумаги десятка два слов и заучивать их на ночь. Затем этот листок прикалывал булавкой к стенке около кровати. Утром, едва открыв глаза, повторял их. Это, пожалуй, самый скучный период. Но его необходимо преодолеть. А вот как только выучили достаточное количество слов и начали читать книги, все реже и реже заглядывая в словарь, тогда стало интересно, и дело больше спорилось.

Мой друг любил иной способ. Он раскрывал немецкий текст и под каждым незнакомым словом, которое он выписывал в тетрадь, клал еще и спичку. Зачем? Он объяснял это так:

– Когда читаю заданный текст, то по несколько раз останавливаюсь именно на словах, отмеченных спичками. Они прочнее запоминаются…

– Ну это дело вкуса, – отвечал я.

Основной ключ к овладению языком, мне кажется, – труд, упорный и каждодневный.

Сначала мы занимались только немецким, год спустя принялись за французский. Преподаватель Г. Г. Гобар, француз по рождению, решил за два года сделать из нас переводчиков третьего разряда.

Метод остался тот же, но с первых дней мы почувствовали, что французский язык изучать было куда легче, чем вначале немецкий. На втором курсе академии Саломон и Гобар хвалились друг перед другом нашими успехами. Они как бы соревновались между собой.

Помнится один курьез. Мы нередко занимались в классе, где сидели одновременно оба преподавателя: Саломон и Гобар. Один

из них обычно занимался с нами, а другой – за соседним столом своими делами. Однажды Саломон, разбирая страдательные формы глагола в немецком языке, привела фразу: «Франция побеждена немцами». С точки зрения грамматики это была действительно страдательная форма глагола, а с точки зрения истории – явная неправда. Француз-патриот Гобар не вынес столь кощунственного утверждения. Он резко повернулся к нам, зло посмотрел на Саломон – кстати, русскую по происхождению – и, коротко бросив: «Немцы побеждены французами!» – тут же вышел из комнаты.

– Не следовало наступать на больную мозоль, – заметил мой товарищ, но подбодрил Саломон: – Успокойтесь. Добрый Георгий Генрихович скоро все забудет.

После академии началась служба на кораблях. Времени для чтения иностранной литературы оставалось мало, к тому же ее и не было в корабельных библиотеках. О разговоре на иностранном языке не могло быть и речи. Только во время редких заграничных плаваний выпадала возможность поупражняться в разговоре. Причем немцы и французы понимали меня лучше, чем я их. Поэтому, попадая в затруднительное положение, я обычно просил иностранцев говорить со мной медленнее. Это помогало. Возможно, со временем я бы забыл языки, если бы судьба не забросила меня в 1936 году в Испанию. Вот там-то и подверглись настоящим испытаниям мои лингвистические познания.

По пути в Испанию, остановившись в Париже, я убедился, что могу сам заказать необходимое платье, познакомиться с городом, попросить в кафе или ресторане завтрак, обед, ужин… Но самое трудное было впереди.

Несколько дней спустя прибыл в Мадрид. Самонадеянно полагал, что меня выручит французский язык. Но не тут-то было: далеко не все испанские офицеры говорили по-французски. И потому я часто оказывался в беспомощном положении.

Правда, испанцы народ экспансивный, они любят свою речь дополнять жестами. Заказывая обед, они подносят палец ко рту. Рассказывая о том, что видели кого-то из знакомых, непременно укажут на свой глаз. Может, они намеренно так усиленно жестикулировали, чтобы я мог понять их? Но их старания мало помогали. Нет, решил я, без знания испанского языка мне нечего делать в этой стране. Купил нужные учебники, словари. Заучив ходовые фразы, обязательно заходил в магазин или кафе и вступал в разговор со словоохотливыми испанцами. Через полгода я уже обходился без переводчика. Этому помогло, конечно, знание французского языка. Ведь известно, что французский и испанский относятся к языкам романской группы.

Находясь в Испании, я пришел к выводу: самый лучший «метод» в изучении какого-либо языка – жить среди народа, который говорит на нем. Если с утра до вечера слышишь иностранную речь, волей-неволей запоминаешь ее. Но и в этом случае язык нужно не только осваивать на практике, но и изучать.

Правда, встречаются люди, которые подолгу живут за рубежом и тем не менее умудряются не знать языка. Приведу два разительных примера. В те годы в Испанию прибывали советские добровольцы. Как правило, они не знали испанского. Однажды в Испанию приехал товарищ К. Я снабдил его учебниками и посоветовал в течение нескольких недель – пока он не приступил к работе – упорно изучать язык. В заключение я пошутил:

– Запомни пока одно слово: «комида» – обед. Ты хоть не умрешь от голода в чужом городе.

Через некоторое время я поинтересовался, насколько товарищ продвинулся в изучении языка.

– Какие же слова ты запомнил?

– Комида, – смущенно улыбаясь, ответил он. Последствия такого отношения к изучению языка были плачевными: товарищ не справился с обязанностями советника на корабле, и его пришлось откомандировать на Родину.

Любой работник, находясь за рубежом, не может полноценно выполнять свои обязанности, не зная языка того народа, среди которого он живет. С этого надо начинать, если предстоит длительная и серьезная работа за границей.

Именно так поступил другой наш товарищ – С. С. Рамишвили. Он немного знал французский язык и с рвением принялся за испанский. За три-четыре месяца его успехи изумили всех. Испанцы шутили, что он говорит «перфектаменте комо Сервантес», то есть в совершенстве, как Сервантес. Шутка шуткой, но говорил Рамишвили действительно свободно, знал много испанских пословиц и был одним из приятных собеседников. А главное, он отлично справлялся со своими обязанностями без помощи переводчика.

Чтобы закончить разговор об изучении языков, добавлю: позже, в Москве, по долгу службы мне изредка приходилось говорить на французском. Знание языков пригодилось и в 1945 году, когда довелось быть участником Ялтинской и Потсдамской конференций. Известный американский адмирал Леги, личный начальник штаба Рузвельта, в своей книге «Я был там» даже похвалил меня за знание французского. Он, конечно, преувеличил: французским языком я свободно не владею и теперь, но на конференциях получил достаточно солидную практику.

Будучи на пенсии, решил изучить английский. Дело в том, что интересная литература, многие документы по нашей флотской специальности изданы главным образом на английском языке. Я хоть и моряк, а язык этот не знал совсем.

Вначале пробовал слушать магнитофонные записи выступлений Бернарда Шоу, аккуратно выполнять все уроки, заданные по радио. Но ничто не помогло – ни безукоризненное произношение английского классика, ни уроки радио. Остановился на прежнем, испытанном методе. И хотя был уже не молод, стала подводить память, еще раз убедился: только труд, упорный, повседневный, помогает добиться успеха. Миновали три года напряженного труда. Мне как-то предложили перевести статью для журнала. Оказалось, это не так просто. Читаю статью, будто все понимаю, смысл ее ясен. Но понимать – это одно, а сделать литературно грамотный перевод – совсем другое. Снова пришлось вернуться к словарю, посидеть над каждой фразой. Обращался за помощью к знающим людям. Уверен, что заказчики остались недовольны результатами моего труда и за глаза поругивали меня: дескать, взялся еще переводить! Но вскоре дали другую статью. Дело пошло легче. Это меня вдохновило. Перевел и пришел к выводу: английский тоже в какой-то степени одолел.

Года полтора спустя осмелился перевести книгу командира американской подводной лодки «Скейт» Джеймса Калверта «Подо льдом к полюсу». Много труда потребовалось, чтобы ее осилить. Немало пришлось, видимо, поработать и редактору. Но книга была наконец-то переведена и в 1962 году вышла в Воениздате.

Кажется, я слишком увлекся, рассказывая о своем хобби, и вышел далеко за рамки повествования. Вернусь к академии.

Учеба в академии обычно совпадает с теми годами жизни у каждого офицера, когда он определился по службе, выбрал специальность и сознательно наметил свой будущий путь. Служба не рисуется ему в туманно-розовых красках. Как-никак приобрел немалый практический опыт.

В академии мы расширили свой кругозор, пополнили теоретические знания, у нас сложились определенные взгляды, понятия, убеждения. В ту пору, в 1932 году, представлялись большие возможности для быстрого подъема по служебной лестнице. Можно было, поступившись своими принципами, выбрать службу полегче, но сразу же получить широкие нашивки. Однако у меня не выходил из головы добрый совет знаменитого штурмана Ивана Николаевича Дмитриева, который еще в училище говорил нам:

– Коль вы, избрав военно-морское училище, не стремитесь командовать кораблем, – значит, ошиблись в своем выборе.

Решил не гоняться за высокими служебными постами. Попросился на Черное море. Меня назначили старшим помощником командира на крейсер «Красный Кавказ».

Итак, снова Черное море и снова крейсер. Как в свое время «Червона Украина» был самым новым кораблем, так и «Красный Кавказ», переоборудованный по последнему слову техники, только что вступил в строй.

Позже я не раз вспоминал искренний совет Ивана Николаевича. Он был много старше нас, курсантов, но у него установились с нами самые что ни на есть дружеские отношения. Даже в годы войны он не упускал случая зайти ко мне, чтобы поинтересоваться делами, помочь советом.

– А вы непременно клюковку кушайте. Хотя бы по десять ягодок в день, – сказал он мне однажды, заметив на моем лице усталость. – Вот увидите, сил прибавится.

…Положенные церемонии – торжественный выпускной вечер, банкет – остались позади. На сборы нам дали несколько дней. Был конец мая – время, когда на флотах начинается напряженная пора боевых учений.

Беспокойная должность

Я выехал в Севастополь вместе с товарищем по академии В. А. Алафузовым. Ему предстояло работать в штабе флота, мне – плавать на крейсере. Прибыв в Севастополь, мы встретили в гостинице старых друзей. От них узнали, что незадолго до нашего приезда произошло несчастье. Корабли маневрировали под командованием командира бригады Кадацкого. Не будучи достаточно хорошо подготовленными к маневрам, они столкнулись. «Красный Кавказ» скользящим ударом повредил другому крейсеру борт в районе кормового орудия, а себе изрядно свернул форштевень. Оба корабля на короткий срок вышли из строя. Мне пришлось немедленно отправляться на завод. Настроение на корабле, как я и ожидал, было неважное. Рабочие завода открыто высказывали недовольство: «Если вы будете так воевать, то пропадут все наши труды». Вскоре огромный кованый форштевень был доставлен краном на корабль. Через несколько дней мы вышли в море. Рабочие, забыв обиду, снова, как и раньше, приветствовали нас с берега. Командир «Красного Кавказа» Карл Меер с особой осторожностью развернулся носом на выход и приказал дать машинам средний ход. Прибыли в Севастополь благополучно. Затем последовал строгий приказ: Меера освободили от занимаемой должности. На его место с Балтики прибыл Николай Филиппович Заяц.

Как я уже сказал, крейсер «Красный Кавказ» был переоборудован по последнему слову техники. Он являлся своего рода прототипом тех новых крупных советских кораблей, которые должны были закладываться в будущем. Вместо пятнадцати пушек на нем установили всего четыре, но принципиально новые, 180-миллиметровые орудия, расположенные в башнях по два на носу и на корме, имели длинные стволы, что обеспечивало огромную дальность и точность стрельбы.

То, что на таком крупном корабле установлено всего лишь четыре орудия, постоянно вызывало недоумение, особенно у иностранных посетителей. Помнится, однажды японский военно-морской атташе, отличавшийся особенной назойливостью, замучил нас своими расспросами. Ему особо хотелось разгадать, почему на корабле так мало пушек. А секрет был прост: невозможно в старом корпусе корабля поместить все новинки, не пожертвовав количеством за счет качества. К тому же менялся не только калибр артиллерии.

Да, пушек было всего четыре, но крупнее калибром. Управлялись они системой центральной наводки, которая позволяла вести огонь даже в том случае, если противник был виден только с артиллерийского марса на самом верху мачты. Наводка осуществлялась с помощью приборов. Находящимся в башнях оставалось только следить за стрелками и, вовремя зарядив орудия, давать залп. В результате наши четыре пушки могли выпускать в минуту не меньше металла, чем пятнадцать старых орудий, причем с удивительной точностью и на далекое расстояние. Сначала мы сомневались в этом, но вскоре убедились: стоит лишь хорошенько освоить новую технику – и она вознаградит сторицей. Помимо всего, на «Красном Кавказе» имелись катапульта и два самолета. Это давало возможность обнаруживать противника как можно раньше, чтобы нанести ему удар на пределе дальности огня наших орудий. Сейчас катапульта и самолет, скорость которого достигала в те годы от силы трехсот пятидесяти километров, отошли в далекое прошлое. А в то время мы с замиранием сердца наблюдали, как с авиаплощадки крейсера стремительно вылетала стальная птица и, быстро набрав высоту, направлялась в сторону «противника».

На корабле не было, по существу, ни одной боевой части, не оснащенной самыми новыми приборами и механизмами. Штурман хвастался замечательным автопрокладчиком, новыми лагом и лотом – приборами для измерения скорости хода, глубины. У минера стояли новейшие торпедные аппараты с торпедами последнего образца. Гидроакустика позволяла на значительном расстоянии по шуму обнаруживать подводные

лодки. Новинкой являлась и радиотрансляция на корабле. «Вот невидаль», – подумает читатель. А для нас в ту пору это было редкостью, и мы с восхищением слушали, как все команды на корабле подавались по радио, заменившему рупор-мегафон, традиционный горн и боцманскую дудку.

По-новому выглядели и кубрики для команды. Подвесные койки почти совсем исчезли, и у каждого матроса было свое, постоянное, место для сна.

Да и по внешнему виду корабль мало походил на старые крейсера. Бросались в глаза широкий, с развалом, нос, компактные надстройки, оригинальная трехногая мачта, несущая на своих площадках усовершенствованные дальномеры и приборы, а наверху увенчанная специальным командным пунктом для управления огнем.

Прежде на «Червоной Украине» мне, молодому вахтенному начальнику, приходилось почти ежедневно стоять по две вахты, по четыре часа каждая. Кроме того, я командовал артиллерийским плутонгом, пятой ротой (кочегаров), в моем ведении были и шкафуты на верхней палубе, шлюпка. Ко всему этому на меня возложили обязанности шифровальщика. Ссылаться на загрузку не принято было: служебным временем считались круглые сутки. Если после «собаки» (то есть вахты с 0 до 4 часов) до подъема флага удавалось три-четыре часика поспать, считалось вполне нормальным. И все же служба тогда казалась более легкой. Был я холостяком, денег хватало, и, выбравшись на берег, я отводил душу с такими же беззаботными друзьями. Ибо как только съезжал на берег – отвечал лишь за свои личные поступки да помнил о времени возвращения «домой» – на корабль. А о службе беспокоился, только находясь на крейсере.

На палубу «Красного Кавказа» я поднялся в роли старшего помощника командира.

Любому офицеру важно пройти флотскую школу в должности старпома. Пожалуй, никто так не врастает в повседневную жизнь корабля, не чувствует ее пульса, как старший помощник командира. Не случайно, бывало, стоило на сутки съехать на берег, как, вернувшись, каждый раз чувствовал, что отстал от корабельной жизни; требовалось некоторое время, чтобы снова войти в колею. У старшего помощника почти нет свободного времени. Днем и ночью к нему заходят в каюту, ни у кого даже и мысли не возникает, что кончился рабочий день и старпому надо отдохнуть. Круг его обязанностей на первый взгляд кажется небольшим, но он должен вникать в малейшие детали корабельной службы. Ни одно происшествие, ни одно

дисциплинарное нарушение не может пройти мимо него. В иной день старпом исколесит свой корабль вдоль и поперек, десятки раз заглянет во все углы, спустится вниз, в машинное отделение, и всюду у него находятся дела. Не случайно много лет спустя адмирал Л. М. Галлер за чашкой чая делился со мной:

– Когда я был старшим помощником командира на «Славе», то не успевал даже зайти к себе в каюту. Забежишь только в буфет, выпьешь стакан холодного пива, припасенного заботливыми вестовыми, и снова носишься по кораблю…

Я его отлично понимал. С тех пор прошли десятилетия, совершенствовалась техника на кораблях. Простой мегафон заменили радиотрансляцией, вместо огромных штурвалов и ручных приборов появились кнопки, а старпому по-прежнему приходилось весь день быть на ногах. Даже, пожалуй, стало еще труднее: и каждую кнопку надо знать, и черновой работы по-прежнему много.

Службу на крейсере я начал почти одновременно с его новым командиром Николаем Филипповичем Зайцем. До революции Н. Ф. Заяц был рядовым матросом, при Советской власти окончил курсы командиров. Он безгранично любил флот и отдал ему всю жизнь. Это был командир, так сказать, переходного периода в истории нашего флота, когда старых офицеров, обладавших достаточными знаниями, на флоте осталось мало. К тому же некоторые из них держали себя обособленно, не сближались с командами кораблей, а новых командиров, выходцев из народа, получивших нормальное военно-морское образование, еще не хватало. Поэтому командирами крупных кораблей назначали бывших матросов, получивших к тому времени образование и достаточный опыт.

Раньше Николай Филиппович служил на эсминцах. Но управлять эсминцем куда проще, чем крейсером. Эсминец имеет всего две машины, команда его невелика. А на крейсере, даже таком небольшом, как «Красный Кавказ», четыре турбины, и командиру не под силу самому двигать даже ручки машинных телеграфов. Поэтому возле них несет вахту специальный матрос. Командиру надо распоряжаться и твердо помнить, какие отдал приказы, следить за тахометрами, чтобы знать, сколько оборотов делают машины. Серьезнее отличие крейсера от эсминца состоит еще и в том, что на эсминце командир поставил телеграф, скажем, на «средний вперед» – корабль быстро и послушно начинает движение вперед, дашь задний ход – сразу же останавливается. На крейсере все сложнее. Прикажешь всем четырем машинам «средний вперед» и ждешь, пока эта громадина разовьет скорость; зато, развивши ее, корабль не так-то просто

останавливается. На это снова требуется время.

В первые дни службы Николаю Филипповичу никак не удавалось овладеть этим искусством, которое имеет исключительно важное значение в море и при швартовке в базе. Подходя к бочке, он сначала по-миноносному командовал машинами, ожидал скорых результатов, а крейсер все двигался и двигался вперед. Одна неудача следовала за другой, пока Николай Филиппович овладел искусством управлять кораблем и сделался превосходным командиром.

Приблизительно то же происходило и с организацией службы. Н. Ф. Заяц сначала пытался многое делать сам, как на эсминце. Только позже, убедившись в том, что на крейсере следует больше опираться на старпома и командиров боевых частей, он изменил систему руководства. Организацию и боевую подготовку Заяц целиком поручил мне, своему старшему помощнику.

Я был доволен, что командир предоставил мне большую самостоятельность. Сам он, убедившись в том, что на корабле все ладится, не вмешивался в мелочи повседневной жизни.

Н. Ф. Заяц оказался страстным охотником, он не пропускал ни одного случая, чтобы на день-два не съездить куда-нибудь пострелять зайцев. Вместе с командиром бригады Юрием Федоровичем Раллем, тоже заядлым охотником, они отправились однажды из Севастополя на Чауду поохотиться на зайцев и опоздали к назначенному сроку вернуться на корабль, за что были наказаны. Вот уж действительно, охота пуще неволи. Был даже такой случай: придя в охотничий азарт, Николай Филиппович приказал открыть огонь из зенитного пулемета по стае летящих гусей. После объяснил нам: «Так ведь это для тренировки…»

Не знаю, как Заяц, а Ралль остался верен своей охотничьей страсти даже в годы войны. В ноябре 1942 года я прибыл в Ленинград. Ралль в то время был начальником штаба Балтийского флота. После обеда он завел разговор о трофейном ружье и очень сожалел, что не было возможности поохотиться. Однажды Ралль пригласил начальника тыла флота М. И. Москаленко и вполне серьезно попросил его:

– Нельзя ли прекратить убивать на полигоне зайчих: ведь наступила пора давать приплод.

Казалось бы, во время войны до зайчих ли было на морском артиллерийском полигоне? Но душа охотника не могла с этим смириться.

Кстати, Юрий Федорович Ралль, старый, опытный моряк, командовавший в первые годы Советской власти линкором

«Марат», многому меня научил. Нередко он стоял на мостике рядом со мной и в самых сложных условиях швартовки или маневрирования давал разумные советы. Ралль учил меня, как лучше по береговым огням следить за движением своего корабля, как швартоваться при отжимном ветре, на что обращать внимание при плавании в очень узких местах или во время штормов…

Начальником штаба у Ралля был С. И. Кара, которого я знал еще по академии. Управлять кораблями он почти совсем не умел: после окончания академии сразу получил высокий пост. Когда ему приходилось замещать комбрига и стоять вместо него на мостике нашего крейсера, он в трудные моменты терялся и в отличие от Ралля ничем не мог мне помочь. Лишний раз я убеждался: чтобы в совершенстве овладеть искусством вождения корабля, надо службу начинать на нем с самой невысокой должности.

Будучи уже немолодым, Н. Ф. Заяц уставал от многодневных плаваний и частенько обращался ко мне:

– Вы уж тут останьтесь на мостике, а я пойду отдохну…

Была у него и другая привычка, которая не раз приводила в смущение вахтенного начальника: командир уходил с мостика, никого не предупредив. Неусидчивый и беспокойный, Николай Филиппович, бывало, повернет свою фуражку козырьком назад и отправится на самую верхушку мачты к дальномеру, чтобы лично самому убедиться в правильности докладов. Запомнился такой курьезный случай. Однажды два крейсера проводили учения совместно с береговыми частями и авиацией. В разгар «боя», когда корабль атаковала авиация «противника», командир оставил мостик и куда-то исчез. Стоявший на вахте артиллерист К. Д. Сухиашвили звонит ко мне в каюту по телефону и просит спешно подняться на мостик.

– Как быть? – встревоженный, встретил он меня. – Командир приказал держать курс на самолеты, летевшие прямо по носу. Они давно улетели, берег близко, а командира до сих пор нет.

Действительно, до берега оставалось двадцать – двадцать пять кабельтовых, а неподалеку от нас встречным курсом и полным ходом маневрировал другой крейсер. Все это и вызывало у вахтенного начальника вполне законное беспокойство. Я приказал уменьшить скорость и остался возле вахтенного командира. Но тут из переговорной трубы неожиданно раздался голос Николая Филипповича:

– Поворачивать на обратный курс!

Значит, он, находясь в другом месте, внимательно следил за обстановкой, но Сухиашвили об этом не предупредил.

Команда крейсера «Красный Кавказ» подобралась на редкость

удачной. С ней было удивительно легко работать. Расскажу о некоторых товарищах. Помощник командира А. В. Волков, худенький, невысокого роста, с первого взгляда не производил впечатления солидного моряка. Но флотское дело любил. Будучи холостяком, на берег отлучался редко. Высокоорганизованный, он с увлечением занимался отработкой внутренней жизни корабля. Обычно с побудкой был уже на ногах, и его голос слышался то в одном, то в другом месте. Позднее он командовал крупными соединениями флота.

Приятно было работать со штурманом корабля П. Мельниковым, молодым, очень трудолюбивым и способным человеком. Исполнительный, вдумчивый командир, он был образцовым представителем советского поколения офицеров флота.

Старшего артиллериста К. Д. Сухиашвили я хорошо знал по годам учебы в военно-морском училище. Отличный спортсмен, статный, сильный. Он любил свою специальность и с утра до позднего вечера возился где-нибудь в башне или на командном пункте с новыми приборами. Дальнобойные 180-миллиметровые орудия с центральной наводкой первое время доставляли ему много неприятностей. То тут, то там происходили поломки. На крейсере часто приходилось плавать заводским инженерам.

У Сухиашвили, как у любого артиллериста, самым кульминационным моментом была стрельба. Щит, по которому готовились вести огонь, был еще не видим простым глазом, а пушки, высоко задрав стволы, смотрели в небо. Раздавался залп, и вздрогнувший корабль с огромной силой выбрасывал стальные болванки (а то и боевые снаряды). Точность попадания, как правило, была изумительной, и на дистанции около двадцати миль (тридцать семь километров) нередко всплески первых же снарядов сразу отмечались на щите. К сожалению, неотработанная материальная часть иногда выходила из строя. Это и заставляло Константина Давидовича проводить много дней и вечеров у пушек, изучая причины неудач и устраняя неисправности.

В тяжелые дни обороны столицы, в октябре – ноябре 1941 года, Сухиашвили пришлось воевать в необычных для моряка условиях – командовать 75-й бригадой морской пехоты под Москвой. Позднее он был командиром военно-морской базы на Балтике.

Неизлечимый недуг преждевременно свел Сухиашвили в могилу.

На крейсере были сильная партийная и крупная комсомольская организации. Как правило, вся партийно-

политическая работа была нацелена на обеспечение основных учебно-боевых задач, стоящих перед командой корабля. Но стоило политработникам упустить из виду самое главное и вести свою работу отвлеченно от повседневных флотских задач, как она переставала давать нужные результаты.

«Две задачи нужно решать как одну», – помнится, говаривал комиссар Савицкий, упрекая меня в том, что я недооценивал те или иные партийно-политические мероприятия. Посердившись некоторое время друг на друга, мы снова везли воз в одной упряжке. Командир, целиком доверивший мне повседневную службу, обычно не вмешивался в наши короткие разногласия: «Вы уж сами как-нибудь…»

Из заграничных походов «Красного Кавказа» запомнился один, относящийся к 1933 году. Отряд советских кораблей в составе крейсера и двух эсминцев побывал в портах Турции, Греции и Италии. Это был ответный визит на посещение Черного моря итальянскими подводными лодками. Как обычно, настроение личного состава было приподнятым. Приятно после напряженной учебы в море совершить заграничное плавание.

Пройдя Босфорский пролив, наш отряд отдал якоря, как несколько лет назад «Червона Украина», против бывшего султанского дворца Долма Бахча. Стамбул в те годы трудно было назвать вполне европейским городом: красные фески встречались сплошь и рядом не только в старой, турецкой, части бывшей столицы Византийского государства, но и на главной улице – Перу. Стаи собак, считавшихся священными животными, бродили по узким улицам. (Позже их святость подвергли сомнению и по приказу Кемаль-паши свезли на один из необитаемых островов Мраморного моря.) Мы посетили и мечеть Айя-София, где толстая медная плита от прикосновения пальцев паломников была протерта до дыр.

Три дня спустя на флагмане взвился сигнал – корабли снялись с якоря и построились в кильватерную колонну. К вечеру того же дня прошли узкие Дарданеллы. Вспомнили неудачную попытку англичан в годы первой мировой войны захватить этот пролив. Им не помогли ни высадившийся крупный десант, ни мощные орудия линкоров. Неудавшаяся галлиполийская эпопея стоила тогда Черчиллю портфеля морского министра и много лет служила укором всему флоту Великобритании.

В Греции мы остановились на открытом рейде Фаллеро, неподалеку от Афин и Пирея. Посещение колыбели человеческой культуры, изумительных по красоте Акрополя и его Парфенона, навеяло на нас тихую грусть. Мы вспомнили древние мифы, «Илиаду» и «Одиссею», любовную лирику Сапфо. Но… памятники

прошлого покрываются пылью, а современный капиталистический мир безжалостно диктует людям свои законы: потомки свободолюбивых греков столь же бедны и так же эксплуатируются, как народы любой другой капиталистической страны.

Помнится, нас посетил командир английского крейсера «Фробишер», объяснивший свой визит в Грецию желанием показать своим кадетам Акрополь и Марафон. Но не столь безобидными, в этом мы ни капли не сомневались, были его истинные намерения. Ему поручалось проследить за советским кораблем. Одет он был во все белое. Поднявшись на борт, англичанин отведал по традиции русской водки, закусив ее икрой. Некоторое время спустя, улыбаясь, спустился в свой катер. Наш оркестр сыграл английский национальный гимн, а Н. Ф. Заяц проводил гостя, взяв под козырек.

Мы внимательно рассматривали британский крейсер: с Англией в то время были у нас натянутые отношения. Но в день прибытия английского гостя вежливость была на первом месте.

Не обошлось в Греции и без курьезов. Накануне нашего ухода погода неожиданно и резко испортилась. С моря покатились крупные волны, стало холодно. Наши небольшие катера с трудом швартовались, рискуя каждую минуту оказаться выброшенными на берег. Катер эсминца «Шаумян», приняв возвращавшихся с берега краснофлотцев и командиров, уже готов был отойти от причала, но крупная волна вдруг захлестнула его, заставив людей выброситься за борт. К счастью, обошлось без жертв. Но это еще не все.

С первых дней пребывания советских кораблей в Греции на пристани была установлена подзорная труба. «Наблюдательный пункт» постоянно посещал неизвестный монах. Он ни разу не заговорил с советскими людьми, а только пристально следил за нашими кораблями и командами. Даже сигнальщики на мостике заметили этого высокого, статного человека в черном. И когда несколько наших моряков оказались в воде, монах быстро сбросил с себя верхнее одеяние и с высоты десяти метров прыгнул в воду. Только тогда все услышали русскую речь. Он смачно выругался.

На следующий день афинские газеты поместили портрет монаха, попутно рассекретив его персону. Он оказался эмигрантом, в прошлом – жителем Одессы. В ту пору многие средиземноморские города кишели белоэмигрантами. Враги Советской власти нередко шипели нам вслед, неприкрыто выражая свои чувства. Рассказывали, что в Турции Кемаль перед нашим приходом предупредил белоэмигрантов, что в случае

неприятностей все они будут выселены…

Трудно сказать, какие чувства обуревали «монаха» в ту минуту, когда он бросился в бурное море спасать советских людей. Возможно, тоска по родной земле…

Погода окончательно испортилась. Пришлось буксирами перевозить оставшуюся на берегу команду, задержав на два-три часа снятие кораблей с якоря. Но вот штурман проложил новый курс. Он вел наш отряд в Неаполь через Мессинский пролив. Становилось все теплее. В открытом море нас настиг сирокко – жаркий ветер, дующий из африканских пустынь. С непривычки стало трудно дышать. Необычайно высокая влажность напоминала парную в бане. Наконец показалась Мессина, где в начале нынешнего века произошло сильное землетрясение. Русские моряки оказали тогда помощь пострадавшему населению.

Тирренское море встретило нас прохладой и слабым северным ветром. Мы легко вздохнули. Наши мысли были уже в Неаполе, о котором так много слышали и читали.

В Италии укреплялся фашистский режим Муссолини. Однако наши отношения с этой страной оставались пока сносными: была налажена торговля, мы пользовались услугами итальянских судостроительных заводов.

Визит вежливости потребовал выполнения всех международных норм. Едва вошли в гавань Неаполя, как на мачте нашего флагмана взвился итальянский национальный флаг и над бухтой прогремел салют наций из двадцати одного выстрела. Итальянцы отвечали тем же. Затем по нисходящей линии количество выстрелов уменьшалось, пока с борта крейсера не сошел последний высокий официальный представитель.

Наши моряки осмотрели город, музеи, приобрели сувениры. Бросался в глаза контраст: на центральных улицах – роскошь, богатые палаццо, а в узких переулках и на окраинах города – грязь, нищета, теснота. Кое-кому посчастливилось побывать в Риме. Эсминец «Саэтта» доставил группу наших моряков на остров Капри, где жил М. Горький. Встреча с великим пролетарским писателем запомнилась на всю жизнь. Огромное впечатление произвел на нас знаменитый Лазурный грот. Конечно, большинство моряков не преминули подняться на вулкан Везувий.

Сравнительно небольшая, с искусственным молом гавань Неаполя принимала корабли любого водоизмещения и даже рейсовые гидросамолеты. Заполненное шлюпками пространство быстро пустело, когда раздавался сигнал сирены, извещавший о посадке самолета. Видимо, не раз штрафованные, лодочники и катерники стремглав бросались по сторонам. Но едва самолет

успевал приводниться, как наспех образованная «взлетная полоса» заполнялась судами, шлюпками и дежурными катерами с карабинерами.

В один из дней в Неапольскую гавань вошел огромный итальянский лайнер «Рекс». Оглушительные гудки сирен быстро разогнали кишевшие в бухте шлюпки, и он плавно подошел к месту стоянки. Голубая лента на трубе служила признаком превосходства «Рекса» в скорости над всеми кораблями мира. Итальянцы гордились лайнером. Гид не раз указывал на трубу, подчеркивая достижения итальянцев в судостроении. Никто этого оспаривать не собирался.

Быстро пролетели пять дней. Пополнив запасы топлива, корабли вышли из гавани, чтобы вернуться в Севастополь. Где бы мы ни странствовали, но как только на горизонте показывались Крымские горы, а затем очертания севастопольских бухт, команду охватывал необычайный подъем. «И дым отечества нам сладок и приятен…»

Наступила осенняя пора – пора крупных учений и маневров. Едва мы успели встать на свою бочку у Павловского мыса, как из штаба флота поступили указания об очередном выходе в море. Н. Ф. Заяц, вооружившись очками, хмурясь, читал бумажные простыни с планами учений. Не любил он этой бумажной канители, но против начальства не пойдешь.

Втягивался я в свою новую службу и все больше убеждался, насколько она сложная. Через открытую дверь каюты слышу разговор. Старшина отчитывает матроса за курение в неположенном месте. Матрос невозмутимо отвечает:

– А старпом видел и ничего не сказал…

И в голосе обида: чего, дескать, придираетесь… Так уж повелось считать: старпом все видит, все знает и ни одну мелочь не упустит. Второпях прошел я мимо матроса и не обратил внимания, что он курит не там, где следует, – матрос это уже расценивает как разрешение. Раз старпом ничего не сказал, значит, можно. С годами сложилось мнение, что старпом – первый страж порядка на корабле и самый главный организатор службы. Потому обычно на корабле его больше всех побаиваются. Другой офицер может и пройти мимо мелкого нарушения, а старпом обязан его заметить. Днем и ночью он держит в своих руках нити многогранной и беспрерывной корабельной жизни. Потому старпому реже других офицеров удается увольняться на берег.

Я радовался, что моя каюта расположена удобно – на верхней палубе: все видно и слышно. Любая команда вахтенного командира под контролем, ни одно событие не пройдет мимо

моего внимания.

«Ну, уж так всегда, без остатка, старпом и отдается службе», – скажет читатель. «Нет, не всякий, – отвечу я, – но это исключение крайне нежелательное». Я знаю примеры, когда командир по своему характеру был активнее старпома или когда старпом «нырял» на берег наравне с командиром. Тогда и результаты были отрицательные.

Старпом – это будущий командир. И каждому офицеру полезно побыть в этой должности, на два-три года отрешиться от всего земного и посвятить себя целиком кораблю. Только так он до самых мелочей узнает корабль, людей, организацию службы и сможет после этого, став командиром, больше думать над тактическими вопросами, над расширением своего оперативного кругозора. А сменивший его молодой старпом должен «нести крест», пока сам не сделается командиром. «Это не по уставу», – скажет мне формалист. «Но устав понимать надо», – отвечу я. Всего в устав не запишешь. И надо разуметь не только букву, но и дух устава.

Мне и позже всегда было приятно видеть, что старпом любит свое дело, знает организацию службы и стремится отрабатывать ее до мелочей. Это не бюрократизм, не канцелярщина, как считают некоторые горячие головы, которые к любому документу относятся с бездумным пренебрежением.

Запомнился мне спор в кают-компании. В уставе записано, что все военнослужащие обязаны отдавать честь друг другу. Но если встретились два офицера, кто должен отдавать честь первым? Конечно, младший по званию, это аксиома. Но если оба офицера в одном звании, допустим, лейтенанты одного выпуска? Все смотрят на старшего помощника командира. Что он ответит? Старпом, человек еще сравнительно молодой, но, чувствуется, думающий и умеющий высказать свое мнение, сказал безапелляционно:

– Первым отдает честь тот, кто лучше воспитан!

Ответ всем пришелся по душе, и больше спор на эту тему не поднимался.

В руках старпома все нити службы, все внимание его обращено, если можно так сказать, внутрь корабля. Тем самым он дает командиру возможность следить за внешней обстановкой и смело принимать нужное решение, зная, что каждый приказ с мостика будет выполнен точно. Да! Старший помощник командира корабля – должность особая!

Командир крейсера

Я еще был под свежим впечатлением последнего похода. Средиземное море, Акрополь, Везувий, Капри и его знаменитый Лазурный грот стояли перед глазами, как вдруг в поздний вечерний час меня вызвали на «Червону Украину».

«Зачем бы это?» – раздумывал я, пока катер шел, раскачиваясь на волне, поднятой в бухте злым северным ветром.

На трапе меня встретил командир корабля А. Ф. Леер. Он как-то таинственно улыбнулся, но ничего не сказал. Я тоже промолчал и пошел следом за ним в салон. По пути заметил: корабль готовится к походу. Гудят вентиляторы котельных отделений, изо всех труб струится легкий дымок.

В салоне – командующий флотом Иван Кузьмич Кожанов. Перед ним – карта, на которой тонкой линией, по-штурмански, проложен курс от Севастополя до Батуми.

– Сейчас все станет ясно, – сказал он, очевидно заметив мое недоумение. Жду, пока он закончит работу.

– Вы назначены командовать «Червоной Украиной», – подняв голову от карты, промолвил Кожанов и посмотрел на меня.

По-флотски коротко отвечаю:

– Есть!

Потом узнал, что мой предшественник, А. Ф. Леер, назначен командиром линкора «Марат» на Балтику, которую очень любил и куда давно стремился перейти. Вот, оказывается, почему он был в отличном расположении духа.

Совершаем спешный поход в Батуми. Комфлот использовал его для обстоятельной передачи крейсера старым командиром новому, как и полагается по уставу.

Вернулись мы в Севастополь с обледенелыми надстройками – явление редкое для Черного моря.

И вот настал день, когда А. Ф. Леер простился с командой, обошел по традиции на катере вокруг корабля и, помахав рукой, направился к берегу. Я спустился в командирскую каюту, ставшую моей, и впервые почувствовал всю ответственность, которая легла на мои плечи.

Кажется, я неплохо знал этот корабль, служил на нем несколько лет. Но вот пришла пора командовать самому, и стало как-то страшновато. Теперь уже рядом не осталось никого, кто следил бы за моими действиями, если нужно, подсказал бы, подправил. Сотни людей ждали моих решений, моих приказов. Сознание этого рождало чувство постоянной ответственности, заставляло самого подтянуться, держало в напряжении нервы.

Должен сказать, что это чувство владело мною не только в первый день, но и год, два, три спустя. Командовать кораблем всегда непросто. Конечно, на второй или третий год действуешь

увереннее, меньше волнуешься, но спокойствие, а тем более равнодушие не приходят, да их и быть не должно. Зазнавшийся, ставший беспечным командир – опаснее неумелого.

У командира самая полная власть на корабле и самая большая ответственность. Командир для личного состава – это не только специалист, но и политический руководитель, начальник и старший товарищ. Командование кораблем – как бы венец корабельной службы. Пройдя этот этап и став командиром соединения, продвигаясь дальше по службе, офицер начинает другую по своему характеру работу. Чисто корабельная служба на этом кончается. Но опыт, полученный офицером на кораблях, продолжает ему служить, как бы высоко он ни поднимался по служебной лестнице.

Ответственность командира очень велика. Потому-то, видимо, во всех странах и на всех морях капитану корабля даны огромные права и власть.

В те времена, помню, комфлот говорил нам: «Командирам кораблей надо создавать непререкаемый авторитет, их нужно поставить прямо на пьедестал». Эти слова находили живой отклик в наших сердцах, хотя мысль была выражена, пожалуй, не совсем точно. На пьедестал, конечно, никого поднимать не надо, руководитель должен сам приобретать авторитет.

В один из первых дней я обходил строй личного состава корабля. Медленно шел по шкафутам, стараясь разглядеть каждое лицо. В памяти крепко засели слова Ю. Ф. Ралля, командира бригады крейсеров: «Проходя строй, никогда не смотрите мимо людей. Помните, что все они смотрят на вас. Старайтесь и вы взглянуть на каждого».

Так учил нас, молодых командиров, Ю. Ф. Ралль, бывший офицер царского флота, учил, будучи глубоко убежденным в своей правоте. Потому и врезались в намять его слова.

Некоторые командиры, особенно молодые, из-за смущения норовят пробежать побыстрее строй, смотрят не на людей, а куда-то в сторону. Для команды такое равнодушие и безразличие всегда оскорбительны. Да и что толку, если командир увидит одни фуражки, форменки и ботинки? «Ведь главное-то – матрос», – как говорил Нахимов.

Обходя строй, я вглядывался в лица не только из желания быть внимательным к каждому. Я хотел знать, как относятся моряки ко мне, новому человеку. И читал на лицах доброжелательный интерес: «Ну, ну, посмотрим, какой из тебя получится командир…»

Вот тогда я почувствовал, как много значат самые первые шаги командира. Он на виду, за ним пристально следят сотни

глаз. Несколько промахов в самом начале – и доверие будет подорвано надолго, а то и навсегда.

Что значит быть вообще хорошим командиром? На такой вопрос не ответить двумя словами.

Я видел начальников, которые начинали с высокомерных поучений: «Покажу вам, как надо служить!» – а потом выяснялось, что служба-то и не ладится. Вместо поддержки такие командиры встречали со стороны подчиненных глухое, скрытое сопротивление. Это уже настоящая беда, винить в ней некого, кроме самого себя. Посты у нас могут быть разные, но все мы – адмиралы, офицеры, матросы – люди одного, советского общества, интересы у нас одни и те же. Этим сознанием должен быть пронизан каждый поступок командира, каждая его мысль. Бывает, что командиру приходится действовать круто, говорить резко, но и тогда в его словах и поступках не должно быть и тени высокомерия, безразличия к людям. Этого никогда и никому не прощают.

Обойдя строй и воспользовавшись тем, что собралась вся команда, я рассказал о себе: как рос, где учился и служил. Старался говорить менее официально, вспоминал различные случаи из своей службы и даже ошибки, которые совершил в свое время, и то, чему они меня научили. Такой разговор с командой был не совсем обычным, но по тому, как люди слушали меня, я понял, что поступаю правильно. Думаю, именно тогда протянулась между нами первая ниточка той связи, которая так важна, так облегчает службу.

С тех пор прошло больше трех десятков лет, но многих товарищей, с кем я тогда познакомился, хорошо помню, со многими встречался позже на различных флотах.

Хочу еще раз подчеркнуть свою мысль: только вначале, когда молодой командир сделал первый шаг перед строем, все люди кажутся ему одинаковыми. Через год перед ним уже раскрывается сложная гамма характеров. Один – неунывающий весельчак, балагур, во время перекуров у фитиля на баке – душа общества. Такие скрепляют команду, умеющую хорошо работать и, когда можно, повеселиться. Другой молчалив, даже несколько мрачен, его трудно вызвать на откровенность, но дело свое хорошо знает, выполняет его на совесть. Такой матрос слывет середняком, а в случае беды покажет себя героем и сам этого не заметит. Разные люди, а вместе с тем – это коллектив. Чем ближе его узнаешь, тем сильнее к нему привязываешься.

Попадаются и трудные люди, хотя таких в команде обычно немного, но они доставляют командирам и политработникам много хлопот. Неприятности, происходящие из-за них, большей

частью вызываются неумением и нежеланием этих людей подчиняться дисциплине, причем не столько в большом, сколько в мелочах.

Когда я служил на «Червоной Украине» по первому разу, в 1926–1929 годах, у нас был краснофлотец – трюмный – по фамилии Красный. Ему не откажешь в трудолюбии, знании своего дела. Но эти хорошие качества странно сочетались у него с какой-то анархической нелюбовью к воинскому порядку. Он беспрекословно выполнял все распоряжения инженер-механика: произойдет какая-нибудь неприятность в трюме, он бросался туда без оглядки. Но, выбираясь из трюма, подчеркнуто рисовался своей грязной одеждой, появлялся в ней там, где не положено, огрызался на замечания боцмана. Он позволял себе вольности в разговоре со старшими, но еще больше распоясывался на берегу. Поэтому в любую минуту мог подвести своего командира. Однажды так и произошло. В 1927 году в Николаеве крейсер «Червона Украина» посетил Нарком обороны К. Е. Ворошилов. Прибыл он уже вечером, когда спустили флаг и команда была свободна. Командир решил действовать строго по уставу и приказал большой сбор не играть. Это не положено после спуска флага.

Хотя пришло время отбоя, матросы бодрствовали, толпились на шкафутах: всем хотелось увидеть своего наркома. В тот момент, когда Ворошилов прощался с командиром, собираясь покинуть корабль, около сходни собралось много краснофлотцев. Одни стояли на палубе, другие, как виноград, облепили надстройки: как бы не прозевать. Заметил это и нарком. Завязался разговор. Посыпались вопросы, ответы. Нарком на корабле – гость редкий, и многие поэтому не знали, как положено обращаться к нему по уставу: одни называли К. Е. Ворошилова «народный комиссар», другие – просто «нарком», а третьи – более непринужденно – «товарищ Ворошилов». Вот тут-то наш Красный и представился в полной своей красе. Лежа на надстройке, он обратился к наркому, назвав его просто «товарищ начальник», на что К. Е. Ворошилов резко заметил:

– А может, я вам дядька?

– А может, и дядька, – вырвалось у озорника. Если прибавить к этому неряшливый вид дерзкого матроса, то нетрудно понять возмущение наркома.

– У вас не корабль, а проходной двор! – бросил он, повернувшись к командиру Несвицкому, и тут же сошел на берег.

Долго помнило об этом командование Черноморского флота, требуя навести порядок на корабле.

Стоит и сейчас назвать кому-нибудь из старых

червоноукраинцев фамилию Красного, он непременно воскликнет: «Как же не помнить? Это тот самый, который…»

Но со временем и Красный изменился. Стал исправным и подтянутым матросом. Даже остался на сверхсрочную.

Как бы ни были сложны механизмы на корабле, самое сложное, с чем мне пришлось столкнуться с первых же дней службы в должности командира корабля, – это коллектив офицеров и матросов. Команды кораблей всегда отличались своей спаянностью. Это вызвано условиями жизни, работы, совместными усилиями в моменты опасности и многими другими обстоятельствами, присущими флотской корабельной жизни. Хотелось бы рассказать о коллективе, который был в то время на крейсере «Червона Украина». На сравнительно небольшом корабле со всех уголков нашей необъятной Родины были собраны люди самых различных специальностей, разного возраста – от 20 до 50 лет. Призваны они были решать одну общую задачу, каждый на своем, порученном ему участке. В целом это единый поток, стремящийся к единой цели, и в то же время это сотни людей с разными характерами, с хорошими и дурными привычками, с различными взглядами на жизнь, службу и на мир в целом.

С утра до вечера кипит жизнь на корабле, а в свободные от службы часы расходятся люди в разных направлениях, и у каждого свои заботы. Что ни человек, то своя биография, свои радости и горести. Жизнь в таком коллективе часто бывает не такая уж гладкая, как пишут порой в книгах. Это не только чистая палуба, красивое море и белокрылые чайки. Как в любом коллективе, так и в корабельном есть много хорошего, но есть и плохое. И любят моряки свою флотскую жизнь не за красивое синее-синее море – они меньше всего его видят. Морем наслаждаются пассажиры, а моряки в походе трудятся, иногда неделями не выходя на верхнюю палубу. Любят моряки свою службу и свой корабль скорее всего за те трудности, с которыми им приходится сталкиваться и которые необходимо преодолевать.

Молодой офицер, выйдя из стен училища и придя на корабль, должен пополнять свои знания на практике, то есть ему необходимо служить и учиться.

Воспитательная работа, если она хорошо поставлена в училище, должна убедить будущего офицера в правильности и разумности основных положений, присущих нашей советской системе, нашему социалистическому строю. Именно убедить, а не заставить признать и выполнять их. Если воспитательная работа достигает цели, то молодой офицер начинает службу со сложившимися правильными взглядами и убеждениями. Он

твердо стоит на ногах и может уже воспитывать других. Если же этого не случается, молодой офицер начинает действовать и вести себя так, как считает нужным. Такое формальное воспитание порой приводит к тому, что офицер, имея неправильные взгляды, встает на ложный путь и нередко заходит так далеко, что ему бывает уже трудно указать правильную дорогу.

В первый год пребывания в должности командира «Червоной Украины» у меня состоялось памятное знакомство с Георгием Димитровым.

Окончив боевую подготовку в кампании 1934 года, наш крейсер встал на ремонт.

– К вам сейчас прибудет товарищ Димитров, – передал мне по телефону оперативный дежурный по штабу флота и просил тотчас же выслать катер на Графскую пристань.

Меня немного смутило: крейсер, спустивший вымпел на зимний период, обычно не столь эффектен, не очень хотелось бы его показывать кому-либо, тем более Димитрову.

Когда катер подошел к трапу, нетрудно было узнать хорошо знакомое по газетным и журнальным фотографиям мужественное лицо Димитрова. Он поднялся на борт корабля. Была уже глубокая осень, конец ноября, и даже в Севастополе стало неприветливо: задувал северо-западный ветер, накрапывал мелкий дождь. Я тут же пригласил гостя в салон. Здесь было уютно и тепло. Уже суетился вестовой Шевченко, накрывая на стол. Начальник хозяйственной службы Мещеряков получил приказание: «Обеспечить!..»

– Мне предложили побывать на одном из кораблей, поэтому я доставил вам беспокойство, – пояснил наш гость.

Димитров, кажется, после отдыха, возвращался из Ялты в Москву. Я посетовал, что ремонтирующийся крейсер вряд ли будет интересен для него.

Молва о прибытии на корабль известного человека разнеслась быстро, и все искали случая, чтобы невзначай встретиться с гостем и посмотреть на него. Димитров был в те дни личностью, можно сказать, феноменальной и, естественно, вызывал необычайный интерес. Осмотрев крейсер и заглянув в некоторые кубрики, куда я не без умысла провел его, мы вернулись в салон, где уже был накрыт скромный стол. В нашем распоряжении оставалось еще около двух часов.

Хотелось не занимать Димитрова разговорами о корабле, а больше послушать, что он расскажет о Лейпцигском процессе: ведь он только что вырвался из логова фашистского зверя.

– Я чувствовал за собой крепкую поддержку, – просто и

скромно заметил Димитров, когда мы с замполитом Зубковым стали искренне восхищаться его героическим поведением на процессе. Затем как-то особенно тихо произнес:

– Вряд ли смогу что-нибудь новое добавить к тому, что всем уже известно.

И все же как много интересного рассказал нам в тот вечер этот закаленный и мужественный коммунист. Тогда фашизм только еще набирал силы. Мы не ведали, что года через два-три он будет открыто помогать Франко, не предполагали и мюнхенских событий. Однако Георгий Димитров уже в ту пору предупреждал нас, что над миром нависла серьезная опасность, что фашизм готовится к войне.

Димитров свободно владел русским языком и только временами, когда сильно волновался, говорил с акцентом. Его крупная голова с густыми волосами чем-то напоминала известный портрет Карла Маркса, и весь он, сильный, высокий, внушал какое-то особое доверие и уважение.

Как известно, вместе с Димитровым на Лейпцигском процессе в качестве обвиняемых были также болгары Василь Танев и Благой Попов. За чашкой чая я сказал Димитрову, что Танев недавно был нашим гостем. Он вместе с нами шел до Николаева. Охотно беседовал с моряками. Очень спешил и обрадовался, когда ему сказали, что до Одессы можно добраться самолетом. Расстояние небольшое, Танев рассчитывал успеть на московский поезд. Но полет оказался неудачным. Летчик заблудился, долго плутал в районе Очакова и Тендры, а когда кончилось горючее, в темноте посадил самолет-амфибию на воду. На большой волне самолет получил повреждения, Таневу и летчику пришлось часов восемь пробыть в холодной воде (дело было в ноябре), пока не подобрали рыбаки.

– Я знаю всю эту историю, – улыбнулся Димитров. – Торопливость подводила нашего Танева и на процессе.

«Не воспользоваться таким случаем и не дать возможности всему личному составу взглянуть на Димитрова и услышать из его уст хотя бы несколько фраз, было бы непростительно», – подумал я и, незаметно отлучившись на минуту, приказал дежурному своевременно сыграть большой сбор.

Когда Димитров собирался было уходить, раздались звуки горна, и топот по верхней палубе известил: на юте выстраивается личный состав. Я попросил гостя сказать несколько слов морякам. Димитров удивленно посмотрел на меня, но делать было нечего. Мы вместе оказались перед строем, и я обратился к команде:

– Наш корабль посетил мужественный и стойкий коммунист Георгий Димитров. Мы благодарим его за эту честь.

– Я поступал в Лейпциге так, как поступил бы всякий коммунист на моем месте. – Димитров говорил просто и задушевно.

Все с восхищением слушали его, а когда он сошел с корабля, вслед ему неслось громовое «ура». Потом на палубе и в кубриках долго не умолкали разговоры о дорогом госте.

Несколько лет спустя я встретился с Георгием Димитровым в Москве на сессии Верховного Совета.

– Вы не забыли нашу первую встречу? – спросил я у Димитрова.

– Как же ее забыть? Вы и меня вовлекли в партийно-политическую работу на своем корабле, – шутливо заметил он.

И это, пожалуй, правда. Разве я мог упустить такую возможность? Замполит крейсера никогда не простил бы мне этой оплошности. Уже в годы войны Димитров сказал мне:

– Вы помните Василя Танева? Он погиб в Болгарии. С группой товарищей натолкнулся на фашистов. Дрались геройски. В этой неравной схватке Танев был смертельно ранен.

Георгий Димитров всегда был для нас образцом мужества и героизма. И когда в дни Потсдамской конференции я проезжал по Берлину, смотрел на поверженный рейхстаг, на куполе которого развевалось наше алое Знамя Победы, я невольно подумал о Георгии Димитрове. Этот несгибаемый человек многое сделал для разгрома фашистского рейха.

Последний разговор с Георгием Димитровым у меня состоялся летом 1946 года. Он в это время был Председателем Совета Министров Болгарии. Как-то, приехав в Москву, Димитров позвонил мне и попросил отпустить в его распоряжение двух моряков-болгар, служивших на нашем флоте. Обещав обязательно выполнить его просьбу, я спросил, как идут дела у него на родине.

– Трудностей еще много, но скоро все пойдет хорошо, очень хорошо, – ответил он и добавил: – Приезжайте к нам в гости на Черное море.

В трудах и заботах прошла зима. Отремонтированный крейсер начал свою очередную летнюю кампанию. Снова одно учение сменяло другое, а все боевые части корабля боролись за лучшее место на флоте. Как-то меня вызвал командующий флотом:

– Могли бы вы совершить спешный поход в Турцию?

– Сутки на подготовку – и мы сможем выполнить это задание, – ответил я.

Оказывается, в Москве скоропостижно скончался турецкий посол Васиф Чинар, и нам следовало доставить его тело на

родину.

В летний солнечный, к тому же воскресный, день крейсер снялся с бочки и вышел из бухты. Если бы мы даже старались держать в тайне этот поход, то и тогда севастопольцы все равно пришли бы на любимый Приморский бульвар провожать нас. А об этом походе было известно еще накануне. Поэтому в назначенный час на Графской пристани и на бульваре собралось много народу: некоторые ради любопытства, другие провожали родных. Взяв курс на Босфор, мы плыли не спеша и рассчитывали утром следующего дня прибыть в назначенное место.

На рассвете открылись высокие горы Турции. А вот и Босфор! Навстречу нам на больших скоростях шел турецкий эсминец «Зафер». Приблизившись, он поднял сигнал: «Прибыл в ваше распоряжение». Ему предстояло сопровождать нас до места стоянки в Стамбуле и участвовать в траурной церемонии.

– Не часто приходится командовать турецкими кораблями, – шутя заметил я и приказал поднять сигнал: «Вступить в кильватер».

Миновали входной буй и вошли в Босфорский пролив. В Стамбуле после невеселых церемоний по передаче гроба с телом посла комбриг крейсеров Ю. Ф. Ралль, участвовавший в походе, отправился с положенными визитами. Команду на берег не увольняли. Ко мне прибыл командир турецкого эсминца «Зафер».

– Когда вы думаете уходить обратно? – спросил он.

– Очевидно, сегодня вечером или ночью, как только вернется мое начальство.

Турецкий командир удивленно посмотрел на меня:

– Конечно, вы вольны поступать как вам угодно, но плавать ночью по Босфору не рекомендуется. Крупные корабли могут это делать только на свой страх и риск. Вы ведь знаете, как в некоторых местах узок пролив, а течение быстрое, повороты крутые.

Все же мы вышли ночью. Нас сопровождал эсминец. Отличный флагманский штурман А. Н. Петров обеспечивал навигационную часть, а мощные турбины корабля работали надежно и гарантировали любой маневр крейсера.

На следующий день турецкие газеты писали: видно, русские хорошо знают проливы, коль решаются плавать по ним ночью.

На обратном пути мы, не нарушая территориальных вод, подошли к румынской базе Констанца, показали свой флаг и, не задерживаясь, удалились в море.

В Севастополе нас уже ожидало задание на очередное учение: весь флот собирался на Евпаторийском рейде – летом каждый день дорог.

В тридцатых годах флот наш вырос не только количественно – выросли, изменились его люди. Командный состав получал хорошее военно-морское образование. Многие командиры кораблей были воспитанниками советских училищ и академии, а те, кто начинал офицерскую службу до революции, прошли большую школу на советском флоте и честно отдавали свои силы укреплению могущества Родины. Старшины, в большинстве коммунисты, были не только квалифицированными специалистами, но и силой, цементировавшей команду. Их не зря называли золотым фондом флота. Другим стал и рядовой состав. У молодых людей, выросших в советское время, были сильно развиты чувство любви к армии и Военно-Морскому Флоту, высокий патриотизм, который вылился в годы Отечественной войны в массовый героизм.

И легко, и сложно командовать такими людьми. Легко потому, что они выполняют свои обязанности сознательно и охотно. Сложно потому, что чем выше уровень подчиненных, тем еще выше должен стоять командир.

Однажды мне прислали из Севастополя фотографию старых червоноукраинцев. В городе-герое собрались тридцать ветеранов корабля. Время необратимо. На фотографии уже немолодые люди, почти все в гражданских костюмах. Но орденские планки на пиджаках свидетельствуют о том, что моряки честно служили и воевали.

– Узнаете ли? – спросил меня товарищ, приславший этот снимок.

– Еще бы, конечно, узнаю!

Вот командир зенитной батареи В. П. Тараканов. При мне пришел он на корабль молодым выпускником училища. Сперва трудно втягивался в службу, не раз получал замечания от старших. А потом как-то сразу пошло у него дело, все начало спориться, и он стал отменным артиллеристом.

А вот М. И. Любович, Помню его секретарем партбюро корабля. Хороший, умный политработник. Всегда был с людьми, незаметно, но умело помогал командиру. Рядом с ним – А. Е. Харченко, рядовой котельный машинист, попросту говоря, кочегар. У него были золотые руки. В какой бы боевой части ни понадобилось выполнить особо тонкую слесарную работу, искали Харченко.

Узнаю марсовых Т. Н. Суханова и В. Д. Сафронова. Это представители верхней команды. Воспоминания о них больше всего связаны с трудными походами, с непогодой и штормами. Однажды сильный ветер совсем было сорвал с авиаплощадки маленький самолет «Авро». Казалось, вот-вот, при первом

маневре корабля, «аврушка» вылетит за борт. Но один из марсовых, не помню, кто именно, привязавшись наскоро концом, повис за бортом. Он ежеминутно мог упасть в бушующую пучину: один за другим накатывались и ударяли в корабль огромные валы. Но самолет был водворен на место и закреплен.

Конечно, сразу узнал минера А. И. Малова. Я не терял его из виду все эти годы. Это он, Александр Иванович Малов, в первые дни Великой Отечественной войны с риском для жизни не раз разоружал еще мало известные нам в то время вражеские электромагнитные мины. Был ранен, но оставался в строю. Рядом с ним стоит худощавый брюнет с черными большими глазами, командир нашей котельной группы С. Л. Ялунер. Как-то непривычно видеть его не в засаленном рабочем комбинезоне, без пропитанной маслом ветоши в руках. Сколько энергии, инициативы проявлял этот человек! Зато уж за его группу можно было не волноваться.

Механики нашего корабля тогда проводили очень сложные аварийные учения в самых разных условиях, «выводя из строя» котлы и турбины. Однажды на таких учениях присутствовали комфлот И. К. Кожанов и высшее начальство. Крейсер вышел в море. На полном ходу производили переключения систем, затопление отсеков, тушение «пожаров». Признаюсь, я порой даже побаивался, как бы дело не кончилось настоящей аварией. Но Ялунер и его механики действовали слаженно, точно. Все шло наилучшим образом.

Я вглядываюсь в лица старых товарищей и думаю о том времени, когда вместе служили на «Червоной Украине». Тридцатые годы… О них часто вспоминают и пишут теперь. Трудная и героическая пора! Было в то время и много трагического. Но ничто не может заслонить и умалить то поистине титаническое, великое, что было совершено тогда партией и народом.

Подвиг народа в годы пятилеток отзывался и в наших сердцах, хотя мы несли свою службу не на заводах и стройках, а на флоте. Мы стояли на страже труда тех, кто совершал этот подвиг. Благодаря ему была создана индустриальная и колхозная мощь Родины, позволившая нам в тяжелой и жестокой борьбе сломить сильного, до зубов вооруженного врага. Я вспоминаю те годы и как время быстрого возмужания наших людей.

За «первый залп»

Об одной артиллерийской стрельбе «Червоной Украины» в кампании 1934 года мне хочется рассказать особо. Она

сохранилась у меня в памяти как частица большого движения, широко развернувшегося и получившего потом название движения за «первый залп». Зародилось оно среди артиллеристов, которые лучше всего понимают значение первого, упреждающего удара. Известно, например, что первые удачные залпы немецких кораблей в первую мировую войну погубили два английских линейных крейсера адмирала Битти. Или, скажем, от меткого упреждающего залпа немецкого линкора «Бисмарк» в 1941 году взорвался и пошел ко дну английский колосс «Худ».

На ответственные стрельбы к нам часто прибывало высокое начальство. И в тот раз на нашем крейсере присутствовал командующий флотом И. К. Кожанов.

Кораблю предстояло стрелять по щиту на самых больших скоростях и на предельной дистанции. Артиллеристом в то время был у нас Аркадий Владимирович Свердлов. Он прекрасно знал свое дело, и я полностью полагался на него.

В назначенный час мы вышли в море. На грот-мачте развевался трехзвездный флаг комфлота. Закончив последнюю проверку, Свердлов, одетый по-праздничному – ведь это был его дебют, – поднялся в боевую рубку. Он еще раз тщательно проверил все приборы, рассчитал данные для стрельбы. Щит буксировал крейсер «Красный Кавказ», уже давно вышедший в море. К несчастью, погода испортилась. По небу низко ползли дождевые облака, горизонт часто закрывался шквалами дождя, на море появлялись белые барашки, хотя волна была еще мелкой. Но откладывать стрельбу было уже поздно: корабль в том году претендовал на одно из лучших мест по боевой подготовке. К тому же на борту находился сам командующий.

Развивая скорость, крейсер двигался к исходной точке. Сыграли боевую тревогу. Получив разрешение приступить к управлению огнем, Свердлов поднялся на формарс. Стрельбу на предельной дистанции и при такой погоде лучше было проводить с этой, самой высокой, точки наблюдения.

Хотя мы еще не обнаружили противника, но пушки и дальномеры уже были направлены в сторону его вероятного появления. Едва на горизонте заметили массивные мачты крейсера, буксирующего щит, как одна за другой последовали команды о приведении артиллерии в полную готовность. Напряжение в боевой рубке, да и на всем корабле достигло предела. А тут, как назло, видимость совсем ухудшилась, и щит то скрывался в пелене дождя, то едва просматривался дальномерами. Минут десять – пятнадцать спустя оба корабля уже лежали на боевом курсе. До открытия огня теперь оставались считанные минуты. И в этот решающий для нас момент начался

шквальный дождь! Мы опасались не только сорвать стрельбу, но и рисковали попасть вместо щита в буксирующий его корабль. Чего греха таить – и такое случалось! Однако артиллерист Свердлов по-прежнему спокойно отдавал одну команду за другой. Секундомеры неумолимо отсчитывали время. Когда на приборах стрелка остановилась на делении «товсь» – все замерло. Только свистел ветер да раздавался шум котельных вентиляторов. Я вопросительно посмотрел на командующего флотом. Он поднял свой бинокль, ожидая первого залпа.

– Разрешите открывать огонь? – обратился ко мне Свердлов.

– Добро, – волнуясь, коротко бросил я. Теперь все мосты были сожжены.

– Залп! – раздалась команда.

Последовал ревун, и тотчас же за ним – дружный залп. Корабль чуть-чуть вздрогнул и слегка накренился. Конусообразные желтые факелы вылетели из пушек. Дым быстро относило за корму корабля. Команда проворно зарядила орудия для нового залпа. Все бинокли мгновенно уставились на щит.

Мне и многим стоящим на мостике не удалось разглядеть всплески первых упавших снарядов. Но дальномерщики донесли:

– Накрытие: три снаряда недолет, один перелет.

Все облегченно вздохнули. Значит, первый залп удался…

– Поражение! – раздалась команда артиллериста. Командующий флотом И. К. Кожанов, усомнившись в поражении цели, предложил посмотреть щит. Мы подошли к нему. На щите красовались огромные пробоины. Все сомнения отпали. После этого командующий дал радиограмму по флоту. Она начиналась так: «Впервые я видел…» Дальше подробно описывалась обстановка, во время которой «Червона Украина» совершила первый залп…

Это было задолго до войны.

Понятие «первый залп» имело в ту пору узкое, чисто артиллерийское значение, но в дальнейшем его подхватили подводники и катерники.

Вскоре после этого мне пришлось наблюдать в Испании, сколько бед приносили бомбы, внезапно сброшенные самолетами мятежников на республиканские корабли. И тогда я впервые в боевой обстановке убедился в значении и преимуществе «первых залпов».

Как-то у меня состоялся разговор с генерал-майором П. И. Мусьяковым – в тридцатых годах он был редактором газеты «Красный черноморец». Мы вспоминали предвоенные годы и начало войны на Черном море. Павел Ильич напомнил мне, что выражение «первый залп» впервые официально получило путевку

в жизнь на учениях Балтийского флота летом 1939 года. Причем речь тогда шла уже не об артиллерии одного корабля, а о повышении готовности всего флота в условиях напряженной политической обстановки в Европе. Главный морской штаб уже занимался разработкой положения об оперативных готовностях. Борьба за «первый залп» с тех пор не сходила с повестки дня всех флотов.

В сентябре 1939 года в Западной Европе вспыхнула война. Потенциальным, наиболее вероятным противником в те дни стала агрессивная фашистская Германия. Под «первым залпом» мы стали подразумевать готовность к бою не только отдельных кораблей или частей, не только их тактическое преимущество на случай какого-либо небольшого военного конфликта, но оперативную готовность всех флотов. Поэтому в ноябре 1939 года мною была подписана первая директива Главного морского штаба об оперативных готовностях флотов и соединений.

Начал я этот важный разговор со стрельбы «Червоной Украины», чтобы показать, как из частного тактического понятия – удачного первого залпа крейсера – возникло общее стратегическое – готовность подводных и надводных кораблей, а затем и всех флотов в полном составе, во всеоружии встретить противника, если он попытается напасть на нас.

Припоминаю трагическую ночь на 22 июня. В 3 часа 07 минут немецкая авиация совершила налет на Севастополь. Когда я повесил трубку, выслушав по телефону доклад командующего Черноморским флотом, сомнений не было: война началась. Но в ту роковую ночь мы не потеряли ни одного корабля. Эта способность флота отразить внезапное нападение агрессора годами воспитывалась партией, приобреталась нелегкими боевыми учениями и маневрами кораблей и соединений, постоянно выковывалась в борьбе за «первый залп».

Под флагом члена правительства

«В море – дома, на берегу – в гостях», – внушают молодым морякам командиры. Не всякому эта формула нравится, но учеба действительно проходит на более высоком уровне, когда корабль вдали от берега, от своей базы. Все на месте, береговые дела отошли на задний план, и люди полностью отдаются службе. В море крепнет спайка личного состава, члены экипажа лучше узнают друг друга. И уж конечно, только в море личный состав может по-настоящему узнать свой корабль.

Ю. Ф. Ралль очень ревниво следил за тем, чтобы крейсера не застаивались в базе.

– Давненько вы не бывали в море, – говорил он, заметив муху, ползающую по стеклу иллюминатора. В его голосе в таких случаях звучали насмешка и упрек.

В 1935 году Ю. Ф. Ралля заменил бывший командир крейсера «Красный Крым» И. С. Юмашев. Его хорошо знали на флоте. Он прошел службу от рядового матроса старого флота и по опыту не уступал своему предшественнику.

В то лето боевая подготовка бригады крейсеров шла особенно напряженно. Мы отрабатывали сложные стрельбы по берегу, проводили совместные с сухопутными частями учения днем и ночью. Лишь ненадолго зайдем в базу – и снова в море…

Многому научился я и у командира крейсера «Червона Украина» Н. Н. Несвицкого, за что очень благодарен ему. Словом, немало труда пришлось положить мне, прежде чем овладеть искусством управления кораблем.

Военному моряку приходится учиться постоянно. Каждый поход в этом отношении чем-нибудь памятен. Как-то наш крейсер под флагом начальника Морских сил В. М. Орлова участвовал в крупном учении флота. Уже на обратном пути, когда корабль прошел все опасные узости Днепро-Бугского лимана, я счел возможным увеличить скорость. На верхнем мостике, расположившись в креслах, мирно беседовали В. М. Орлов, Э. С. Панцержанский и И. К. Кожанов. Скорость достигла 20 узлов. И вдруг я заметил, как огромная волна выросла за кораблем и, настигнув его, залила палубу на корме.

– В чем дело? – спросил меня командующий флотом.

А я сам не знал, что происходит. На всякий случай приказал сбавить ход и проверить кормовые отсеки – не залило ли их. У нас уже был такой случай лет восемь назад в районе Батуми. Тогда мы так же вот «провалились» и даже затопили несколько кормовых кают.

– Наверное, причиной всему пресная вода, – сказал я Кожанову. – Изменилась плавучесть корабля и…

– Нет, – вмешался Панцержанский. – Мы имеем дело с так называемой спутной волной. Почитайте Крылова, он подробно описывает это явление.

Оказывается, пресность воды в данном случае имеет самое малое значение. Причина кроется в другом. Крупный корабль с мощными машинами, попав на мелкое место и работая своими огромными винтами на больших оборотах, образует высокую волну, которая тянется за кораблем и нередко захлестывает его. Вот почему спутная волна появляется только на мелководье, в открытом море ее не бывает.

Как всегда, Э. С. Панцержанский преподал молодому

командиру полезный урок. Он всегда с готовностью делился с молодежью своим богатым опытом, давал нам немало полезных советов по вопросам боевой подготовки и содержанию корабля.

Однажды сентябрьским утром мы с артиллеристом Аркадием Свердловым планировали очередные стрельбы. Корабль стоял на рейде Чауда, в районе Феодосии.

– Товарищ командир, вам телеграмма, – доложил вдруг появившийся на юте Доброштал.

Голос его прозвучал весело, что являлось хорошим признаком.

Нашего связиста я знал отлично. Он ничего не мог скрыть. На его лице отражалось все – и наши радости, и наши неудачи. По лицу, по тону доклада можно было сразу определить, какие вести он приносил – приятные или «фитиль». Телеграмма, принесенная им на этот раз, сулила перерыв в учебе, от которой команда уже порядком устала.

«Немедленно сняться с якоря и следовать в Сочи… Комфлот».

Когда мы подошли к Сочи, погода неожиданно резко переменилась: на море поднялась сильная зыбь. Над горами Кавказа то и дело блистали молнии. Для крейсера это не помеха.

Зная, что рейд в Сочи открытый и гавань мала, решил встать подальше, а к берегу подойти на мореходном баркасе. Когда огни города стали видны простым глазом, мы заметили: кто-то настойчиво семафорит в нашу сторону. Сигнальщики разобрали: «Не подходить». Приняв сигнал предостережения, мы продолжали следовать к намеченной точке. Довольно высокие волны с шумом разбивались о берег. Нам они не были опасны. Возможно, издали впечатление было иным. В тот вечер мне так и не удалось сойти на берег: получил приказ прибыть завтра. С подъемом флага, встреченный на пристани Р. П. Хмельницким, я явился к Наркому обороны К. Е. Ворошилову. Здесь же познакомился с А. А. Ждановым. Мне приказали перейти в Туапсе. Я поспешил на корабль: погода быстро портилась. Наш надежный мореходный баркас едва выгребал. Шел против ветра и волн. Но в Туапсе, когда крейсер стал там на якорь, было совсем тихо. Настораживал только падавший барометр.

Казалось, никаких поводов для тревоги не было. Но на море стихия всегда может внести свои неожиданные коррективы. Недаром капитаны всех пассажирских судов издавна не любят отвечать на вопрос пассажира: «Когда мы будем в порту назначения?». Обязательно прибегнут к оговорке: «Ориентировочно тогда-то». Еще Леонардо да Винчи сказал: «Имея дело с водой, обратись прежде к опыту, а потом – к разуму». В наши дни капризы стихии не столь уж страшны. Но

самое неприятное состоит в том, что редко их можно предвидеть заранее.

Перед заходом солнца я по привычке вышел на корму корабля. Осмотрел гавань, измерил глазом расстояние до берега. Все было в порядке. Отдав последние приказания на ночь, спустился в свою каюту. Кажется, уже начал дремать, когда послышался легкий шум и плеск воды о борт корабля. Посмотрел в иллюминатор. Шквальный ветер гнал над бухтой косые потоки крупного дождя. Береговые огни то тускнели, то вновь разгорались. Вышел на палубу. Погода явно ухудшилась. С тревогой вглядываясь в темноту, подошел к самому флагштоку, чтобы еще раз определить расстояние до берега. Для крупного корабля Туапсинская бухта была невелика. Вызвал механика А. Фиалкова. Тот доложил, что машины еще горячие и в случае нужды могут работать сразу же. Я приказал немедленно привести их в полную готовность. Поднялся на мостик. Ветер крепчал. Проливной дождь еще больше ухудшал видимость. Даже в бинокль мы едва могли различить огни на ближней пристани.

Обычно считают, что в сильный шторм опаснее всего в открытом море. Для больших кораблей, подобных «Червоной Украине», это не совсем так. Вдали от берега сильный ветер не помеха, корабль сумеет ему противостоять. Задраишь люки и горловины, и крейсер идет своим курсом, легко принимая удары волн. Разве что какого-нибудь матроса, зазевавшегося на палубе, окатит водой. Что ж, под смех товарищей он сумеет ответить на это соленой шуткой.

Иное дело в маленькой, тесной гавани. От берега нашу корму отделяло лишь несколько десятков метров. Пока это расстояние не изменилось. Но что будет, если налетит шквал и оно начнет сокращаться? Корабль может удариться винтами о каменные глыбы, и тогда уже невозможно будет привести в действие машины, чтобы противостоять ветру и волне. Крейсер станет беспомощным, и его выбросит на берег. В открытом море куда спокойнее!

Настойчиво потребовал от механика ускорить готовность турбин. Через десять минут стрелки тахометров в ходовой рубке начали чуть заметно подрагивать, показывая, что машины делают пробные обороты. Кажется, вздохнул спокойнее. Но тут последовал доклад штурмана: «Пеленг начал меняться». Почти одновременно доложили с кормы: «Расстояние до берега уменьшается». Значит, корабль дрейфует: якорь не держит.

Не дожидаясь доклада механика, приказал поставить телеграфы на «самый малый ход вперед» и передал по телефону о крайней необходимости дать ход немедленно. А доклады с кормы

поступали один тревожнее другого: «Расстояние до стенки тридцать метров… двадцать пять метров… двадцать…»

Очевидно, прошло всего несколько секунд, прежде чем закрутилась первая машина, но это время мне до сих пор кажется бесконечно долгим. С кормы успело прийти еще одно, самое тревожное сообщение: «До берега – десять метров».

Наконец штурман доложил о движении корабля, да я уже и сам видел это по береговым огням.

Выбрали якорь, крейсер двинулся вперед. Я подумал было выйти из гавани, но затем решил, что теперь мы и здесь можем занять безопасное место. Да и машины в полной готовности. В течение ночи мне не раз пришлось пожалеть об этом.

Ветер доходил до восьми-девяти баллов. Крейсер стал на оба якоря, оставив за кормой не менее ста метров чистой воды. Казалось, нам ничто не угрожает. Два или три часа обстановка действительно не менялась. Я сидел в штурманской рубке в кресле возле открытой двери, чтобы лучше чувствовать обстановку в гавани. Беспрестанно хлещущий дождь отгонял сон. Якоря прочно держали корабль.

– Товарищ командир, – услышал я в середине ночи голос штурмана А. Ф. Шахова, – корабль почему-то разворачивает, хотя пеленг остается почти неизменным.

Моментально выскочил на мостик. Огни пассажирского причала горели уже не слева от корабля, как надо было, а прямо по носу, смещаясь в правую сторону. Ветер дул теперь не с носа, а с правой стороны; волны с шумом ударялись о борт. Крейсер занимал самое невыгодное положение – лагом к ветру. Тут уж и два якоря не помогли бы… Корабль могло развернуть еще больше и затем выбросить на мол.

Приказал дать ход машинам. Стал наблюдать за оборотами по тахометрам. Правые машины работали назад, левые – вперед. Это должно было повернуть крейсер и поставить носом против ветра, но он продолжал катиться под ветер. Береговые огни упорно передвигались слева направо, якорная цепь натягивалась все сильнее.

Машины уже работали не малым ходом, а средним, но положение не менялось. Вместо нужного поворота корабль двигался то вперед, то назад и по-прежнему приближался к берегу. Я пошел на крайнюю меру – приказал дать на короткое время полный ход левым машинам. В гавани делать это нежелательно: грязь, поднятая винтами, может поступить внутрь корабля и засорить холодильники. Но иного выбора не было.

Прошло несколько томительных минут. Наконец положение корабля восстановили. Он развернулся носом против ветра.

А ветер продолжал менять свое направление, и до утра приходилось еще не раз пускать машины. Правда, теперь я мог ограничиться самым малым ходом.

До рассвета оставался на мостике. День занялся тусклый, тяжелые тучи скрывали солнце, все еще пронзительно свистел в снастях ветер. Мы узнали, что шторм причинил немало неприятностей на берегу: оборвал линию связи с Сочи, сильный ливень размыл железнодорожный путь. В это время на Черном море такие штормы – явление необычное. И надо же было ему застать нас, как в мышеловке, в тесной, маленькой гавани Туапсе!

Я, переживший одну такую тревожную ночь в Туапсе, никогда ее не забуду. Дважды за кормой до стенки оставалось пять-десять метров, а машины едва успевали отрабатывать. Недаром после этого похода наш парикмахер, скромный, застенчивый С. А. Чома, первый заметил у меня на висках седые волосы, а лет мне было тогда еще немного…

Вечером к причалу подъехали машины. Из них вышли Г. К. Орджоникидзе, его супруга Зинаида Гавриловна, нарком здравоохранения Каминский и два врача.

Оказалось, что Григорий Константинович, перенесший тяжелую операцию, нуждался в перемене места отдыха. Врачи считали, что в Крыму ему будет лучше, чем на Кавказе. Командование решило воспользоваться походом нашего крейсера, чтобы обеспечить больному спокойное путешествие.

Приняв гостей на борт, мы тотчас же снялись с якоря и взяли курс на Ялту. Вскоре исчезли огни Кавказского побережья. Слабый ветер дул нам в корму. На золотистой лунной дорожке едва заметно пробегали белые барашки.

У каждого командира есть свое излюбленное место на мостике. Я обычно устраивался в высоком кресле, откуда легко было наблюдать за горизонтом и в то же время присматривать за тем, что делалось в ходовой рубке.

Только поудобнее расположился, как появился дежурный по кораблю, старший минер А. И. Малов:

– Вас требует к себе товарищ Орджоникидзе!

Так дежурный перевел на уставной язык приглашение поужинать, которое просил передать Григорий Константинович.

Обстановка за столом была непринужденной. О делах разговаривали мало, видимо, сказывалось присутствие врачей, ограждавших покой Серго. Сам он говорил оживленно и весело, приветливо обращаясь ко всем присутствующим.

Услышав, что я отказываюсь от бокала цинандали, шутливо заметил:

– Ворошилова боитесь?

В те годы, помнится, таких легких напитков, как цинандали, я не признавал. Но у меня правило: никогда не употреблять спиртного на корабле.

А в тот вечер было одно желание: лучше запомнить все, что говорил Серго. «Кто знает, будет ли еще случай встретиться с ним?» – думал я, смотря на его оживленное лицо. И действительно, больше видеть Г. К. Орджоникидзе мне уже не довелось.

Г. К. Орджоникидзе много рассказывал о Кавказе и Крыме, вспоминал события, происходившие там во время гражданской войны. Когда зашла речь о его встречах и совместной работе с Владимиром Ильичем Лениным, голос Серго зазвучал особенно тепло и задушевно, чувствовалось, что эти воспоминания для него очень дороги, волнуют и многие годы спустя.

– А вы Ленина видели? – спросил он. – Пожалуй, что нет… – задумчиво проговорил он, глядя на меня.

В памяти моей возникла картина похорон Владимира Ильича, в сердце ожило все, что мы испытали в те дни. Я не решился рассказывать об этом Серго, помня о его болезни, не хотел будить тяжелых воспоминаний.

После ужина вышли на верхнюю палубу и уселись в плетеных креслах.

Высокий, крепко сложенный, Серго с годами несколько располнел. Перенесенная болезнь оставила следы на его лице. Оно казалось утомленным. Но во всем облике Серго чувствовалась огромная душевная сила и энергия. Горячие добрые глаза смотрели на собеседника молодо, с живым интересом. Разве можно было предположить, что через полтора года жизнь этого сильного и обаятельного человека оборвется так внезапно и трагически?

На палубе разговор начался с крейсера, на котором мы находились. Серго интересовался мореходными качествами корабля, его боевой мощью:

– Когда был заложен крейсер? Какова степень его пригодности для современной войны? В чем он устарел?

Сперва мне казалось, что эти вопросы задаются скорее из вежливости. Я отвечал общими словами, но вскоре заметил, что мои ответы не удовлетворяют Серго. Он переспрашивал, уточняя число пушек, максимальную скорость…

В годы первой мировой войны в России было заложено восемь крейсеров, подобных «Червоной Украине». Русские судостроители уже тогда были способны создавать прекрасные корабли различных классов. Так, перед началом постройки линкоров типа «Севастополь» проводился международный

конкурс. Русский проект, разработанный под руководством нашего знаменитого ученого-судостроителя А. Н. Крылова, оказался наиболее удачным, и линкоры, построенные по нему, долгое время были самыми совершенными в мире. К их числу относился и балтийский «Марат». Русские эсминцы типа «Новик» являлись самыми быстроходными в мире. Наши мастера-корабелы во главе с замечательным инженером И. Г. Бубновым творили чудеса. И крейсера, заложенные тогда, обещали стать прекрасными по тому времени кораблями, но их постройка при царизме не была закончена. Некоторые из них достраивались уже при Советской власти. Часть корпусов использовали под танкеры. Впрочем, танкеры оказались не особенно удачными. Их пришлось потом не раз переделывать.

Оказывается, обо всем этом Григорий Константинович знал.

Я горячо доказывал, что наша «Червона Украина» – вполне современная боевая единица. Орджоникидзе не оспаривал моих взглядов. Видимо, считал, что не следует подрывать веру командира в свой корабль. В то время считать такой крейсер безнадежно устаревшим было, прямо скажу, грех. Но Серго смотрел далеко вперед.

Разговор затянулся. Несколько раз на палубе появлялась обеспокоенная Зинаида Гавриловна: не пора ли кончать беседу? Наконец она пришла вместе с Каминским и потребовала, чтобы Григорий Константинович шел отдыхать. Тот нехотя подчинился.

– Уж вы, пожалуйста, в другой раз не утомляйте его, – сказал мне Каминский, когда Орджоникидзе ушел в каюту.

Утром в шесть часов, едва сыграли побудку, на мостике появился дежурный.

– Уже встал, отправился в кубрик, – доложил он, имея в виду Г. К. Орджоникидзе.

Признаться, нам не очень хотелось показывать гостю жилые помещения в это время. Команда только убирала постельные принадлежности, кубрики выглядели неуютно… Как на всех кораблях старых систем, кубрики были тесными, приходилось пользоваться подвесными койками, и, пока те не убраны, было даже трудно проходить по помещению.

– Понимаете, я услышал сигналы и решил, что они касаются и меня, – пошутил Серго, когда мы встретились. Потом серьезно добавил: – Что-то неважно у меня со сном, – и снова улыбнулся. – Захотелось пройтись по кораблю. Вы только не проговоритесь моим эскулапам…

Я вспомнил вчерашнее предупреждение Каминского. Нелегко тут было найти золотую середину.

Григорий Константинович уже побывал в носовой части

корабля, где расположены основные жилые помещения. Личный состав сразу окружил его, начался оживленный разговор. Он, наверное, затянулся бы, но тут прозвучала очередная команда: «Начать приборку».

– Кажется, я не вовремя, нарушаю распорядок, – сказал Серго и вышел из кубрика.

Когда команда окончила уборку, весь личный состав, свободный от вахты, собрался на корме. Серго сфотографировался вместе с нами. Корабельный фотограф-любитель долго хлопотал, усаживая его, затем торопливо бежал к своей камере и щелкал. Одна из этих фотографий хранится в моем архиве.

Я пригласил Серго на верхний мостик, откуда можно было оглядеть весь корабль. Вместе с ним поднялись и другие гости.

С мостика надраенный и прибранный корабль выглядел нарядно. Его вид мог бы ввести в заблуждение посетителей, мало знающих флотскую жизнь. Не раз после трудного похода мы встречали в газете описание корабля, вызывавшее у нас раздражение и даже обиду: корабельная жизнь была похожей на веселую, занимательную игру, в которой участвуют довольно легкомысленные, загорелые, парадно одетые парни…

С верхней палубы тяжелый труд и суровая служба моряков не всегда видны. Самая напряженная работа идет внутри корабля, погруженного на две трети в воду, там, где находятся сложнейшие механизмы и приборы.

Орджоникидзе не нуждался в объяснениях. Он все хорошо понимал. Обратив внимание на группу матросов, одетых в синее рабочее платье, на их измазанные лица и нахлобученные на головы чехлы от фуражек, он спросил:

– Как они у вас называются? «Духами»?

Он стал подробно расспрашивать об условиях работы «духов» – бывших кочегаров, которые теперь официально назывались котельными машинистами. Затем разговор перешел на технику корабля.

Флагманский инженер-механик И. И. Булдаков рассказал, что крейсер работает только на мазуте. А не так давно жгли уголь. Тогда было значительно тяжелее. Да и скоростью не могли похвастаться.

– А теперь мы можем пройти больше пятисот миль со скоростью до тридцати узлов, – гордо подчеркнул он.

– У вас неплохой корабль, – согласился Серго, – но в будущем мы не сможем удовлетворяться и такими показателями. Стоять на месте в технике нельзя.

Григорий Константинович вспомнил крейсер «Красный

Кавказ»:

– Он, кажется, заложен в одно время с вашим, но достраивался позднее, на нем уже немало технических новинок, артиллерия у него совсем иная. Многие приборы являются опытными: оправдают себя – применим на других кораблях.

Меня удивило, как подробно он осведомлен о «Красном Кавказе», на котором я служил старшим помощником. Было ясно, что Серго серьезно занимается проблемами судостроения, как и многими другими делами, связанными с укреплением обороны страны, с развитием тяжелой промышленности. Со стыдом вспомнил я общие фразы, которыми пытался накануне ответить на первые его вопросы.

Снова почувствовал себя неловко, когда Серго сказал:

– Мы должны иметь хороший флот, и мы непременно будем его иметь, но что, по-вашему, необходимо морякам в первую очередь?

Этот вопрос, признаться, застиг меня врасплох. Опять пришлось отделываться общими замечаниями. Занятый текущими делами своего корабля, я еще мало думал о проблемах развития флота, но в правительстве они уже обсуждались.

– Теперь мы строим неплохие подводные лодки, а скоро появятся и более крупные корабли, – видя мое смущение, подсказал Орджоникидзе. – Подождите немного, и наши судостроители смогут строить суда любого класса. Дело за металлом. Трудновато с освоением крупных турбин, но и с этим наша промышленность справится. Мы уже научились изготовлять орудия любых калибров. Вообще нам надо рассчитывать только на свои силы…

Между тем крейсер приближался к Крыму. Море совсем успокоилось и лежало под утренними лучами зеленое и прозрачное. Только под форштевнем кипел белый бурун да за кормой оставался пенный след. Аю-Даг – гора Медведь – лежала прямо перед нами. Она и в самом деле походила на зверя, пьющего воду.

Наркомздрав Каминский стал превозносить удивительный крымский климат и его целебные свойства. Серго ревниво вступился за родной Кавказ.

– Пройдет десяток лет, и вы не узнаете в прошлом малярийного Кавказа.

Когда мы подошли к Ялте и Серго спустился с мостика, чтобы покинуть, корабль, вся команда была уже выстроена. Она громко ответила на его приветствие и проводила дорогого гостя дружным «ура».

Матросский флагман

Опять начались стрельбы, совместные походы кораблей, все более сложные учения. Личный состав крейсера работал дружно, с большим напряжением, и это приносило свои плоды. На «Червоной Украине» постоянно держал свой флаг командующий флотом И. К. Кожанов. Это создавало, конечно, дополнительные трудности, но зато я втягивался в обсуждение вопросов, выходивших за рамки командования одним кораблем и касавшихся флота в целом, имел возможность наблюдать за работой командующего и его штаба, слышал дельные замечания в ходе учений. Это было хорошей школой.

Иван Кузьмич Кожанов не отличался особенным красноречием, но умел верно, ясно разобрать действия кораблей и соединений, указать на ошибки, доходчиво разъяснить свою точку зрения. Поучиться у него было чему. Он принадлежал к числу тех командиров, которые всю свою жизнь отдали советскому флоту. Революция застала его юным мичманом. В марте 1917 года он вступил в партию большевиков.

Однажды Иван Кузьмич рассказывал о гражданской войне и своем участии в ней.

– Мне шел двадцать второй год, когда я стал командиром отряда моряков на Волге. В первом бою на суше скомандовал «В атаку!» и удивился, что никто не встает. Тут я понял, что одной команды бывает мало, нужен личный пример, надо уметь увлечь людей!

Этим умением И. К. Кожанов обладал всегда – и будучи командиром десантных частей в 1918 году, и на посту командующего флотом.

Во время гражданской войны «отряды Ивана Кожанова», как называли их между собой моряки, выполняли самые сложные десантные операции. Потом Кожанов командовал экспедиционным морским корпусом, действовавшим на Каспии, вместе с Ф. Ф. Раскольниковым громил английских интервентов.

– Наши корабли были старенькими, да и вооружения не хватало, – рассказывал Иван Кузьмич. – Бывало, поставим по одной пушке на носу и на корме буксира, а он при первых же выстрелах начинает трещать. Того и гляди, переломится пополам. Но и на таких судах мы крепко били белогвардейцев.

После гражданской войны Кожанов командовал флотами на Балтике и Дальнем Востоке. Он понимал: чтобы руководить флотом, требуется не только опыт, но и теоретические знания. Поэтому в 1924 году поступил в Военно-морскую академию. После ее окончания его неожиданно назначили морским атташе в

Японию.

– Наверно, потому, что глаза у меня раскосые, – шутил он.

Но Ивана Кузьмича влекло все-таки море. За должностями он не гнался, хотел пройти морскую службу с азов. Вернувшись на Родину, попросил назначить его на корабль – стал старшим помощником командира эсминца «Урицкий». Вскоре он уже командовал кораблем, потом был назначен начальником штаба Балтийского флота, а в 1931 году – командующим Черноморским флотом. Высокие должности не мешали ему оставаться «матросским флагманом», всеобщим любимцем моряков.

Он был человеком, постоянно ищущим что-то новое, хорошо понимал роль флота в системе Вооруженных Сил страны и стремился проводить учения кораблей совместно с сухопутными войсками и авиацией. Первостепенное место Кожанов отводил подводному флоту, морской авиации и торпедным катерам.

Опыт Отечественной войны подтвердил правильность взглядов, которые Кожанов настойчиво прививал морякам-черноморцам. Самому Ивану Кузьмичу принять участие в этой войне не пришлось. В 1937 году он был репрессирован. Для тех, кто хорошо знал его, это было необъяснимо.

– Я не думаю, чтобы он был врагом народа, – сказал мне в 1939 году К. Е. Ворошилов.

Я подумал: почему же Ворошилов, не веря в виновность Кожанова, не высказал это мнение в другом месте?! Однако непоправимое случилось: Кожанов погиб.

Силы наши растут

В 1935 году было запланировано много учений и крупные маневры. От завода крейсер отошел необычно рано – в марте. Не теряя времени, я попросился уйти на Евпаторийский рейд и там заняться отработкой одиночного корабля. Какая благодать! Весь личный состав на месте; съездов на берег никаких. Даже ловкачи, которые в Севастополе умудрялись найти повод, чтобы нырнуть на берег, были заняты делом. Работа в таких условиях спорилась, и спустя месяц корабль было не узнать: все растерянное за зиму наверстали, молодое пополнение освоилось со своими обязанностями, крейсер был готов к плаванию в составе бригады.

Май и июнь прошли в совместных учениях с другими крейсерами. На «Красном Кавказе» по-прежнему командовал Н. Ф. Заяц, а на «Профинтерн» назначили М. З. Москаленко. И. С. Юмашев стал командиром бригады, «Червона Украина» – флагманским кораблем флота. Комфлот все чаще появлялся на нашем корабле. Он наблюдал за учениями всего Черноморского

флота. У нас на глазах проходила боевая подготовка эсминцев, подводных лодок, авиации.

Запомнился один выход на подготовительное учение под руководством комфлота. Было это, кажется, в начале сентября. Более благодатного времени на Черном море нельзя было подыскать: прозрачный теплый воздух, прекрасная видимость, лишь редкие облака набегали с берега и таяли на глазах. Учение корабельных соединений совместно с авиацией обещало полный успех.

К назначенному сроку из Москвы прибыли во главе с Э. С. Панцержанским представители центрального аппарата. Разместившись на корабле, они несколько дней занимались проверкой готовности флота к учению. Панцержанский, старый, опытный моряк, дал немало полезных советов по вопросам боевой подготовки и содержанию кораблей. Он знал, куда следовало заглянуть и что проверить: чистотой на верхней палубе его не проведешь.

– Корабль – весь целиком – может быть или только чистым, или только грязным, – говорил он. А затем пояснял свою мысль, как следует всюду наводить порядок, начиная от киля до самого клотика, а не только на верхней палубе – начальства ради. Опытный инспектор скорее пройдет в корабельный гальюн, чем ограничится осмотром палубы. Чистая палуба – это лишь для простаков и неопытных гражданских наблюдателей…

Замечаний у него нашлось немало. И немудрено. Как начальник боевой подготовки ВМФ, он имел огромный опыт.

На корабль вскоре прибыли работники штаба флота, а на одном из катеров вместе с командующим приехала женщина – известная в то время партийная работница Сахарова. Они поднялись на мостик – и последовала команда: «Сниматься с бочки». Наше соединение на этот раз изображало сторону «синих». По пути из Керченского пролива к Севастополю оно должно было подвергнуться нападению подводных лодок, авиации и торпедных катеров «противника». Учение проходило днем, задачи были простые, да и крейсера уже хорошо сплавались. Казалось, можно было надеяться на успех. На деле получилось иначе. И все свалили на Сахарову.

В английском военном флоте особенно распространены два суеверия: страх перед цифрой тринадцать и заведомая уверенность в обреченности корабля, на борту которого находится женщина. Наш посол в Англии И. М. Майский однажды рассказывал мне, как в 1942 году командир английского крейсера «Кент» не хотел принимать на борт советскую делегацию, в которой находились две женщины. Едва уговорили. Когда эта

делегация возвращалась на родину, крейсер столкнулся с танкером, и это несчастье целиком приписали присутствию на боевом корабле женщин. Получилось, что суеверие оправдалось.

Мы подобные суеверия считаем смешными, но женщину на боевых учениях я увидел впервые.

– Ну какие там учения, коль баба на борту… – шутили моряки, когда вместе с комфлотом на мостик поднялась Сахарова.

Серьезного значения этому не придали. Учения начались нормально. Первая их часть, в районе Феодосии, прошла успешно. Бригада крейсеров взяла курс на Севастополь. Неожиданно испортилась погода. Со стороны Новороссийска появились штормовые облака, по морю пошла рябь. Вскоре весь горизонт затянуло тучами. Для крейсеров это не преграда, а для авиации и торпедных катеров того времени – плохо.

Еще засветло поступило донесение о вынужденной посадке одного самолета где-то у Ялты. Торпедные катера не могли больше держаться в море. Учения пришлось отменить. Комфлот приказал мне следовать к месту посадки гидросамолета. Правда, наша помощь ему уже не потребовалась – его взял на буксир эсминец. Но беда приходит всегда не одна. Пронесшийся нежданно шквал унес в открытое море несколько застигнутых врасплох барж. Качаясь с борта на борт, мы спешили оказать им помощь. Маневр удался, и баржи вскоре передали буксиру. Совсем стемнело, когда мы входили в Севастополь.

– Мы же предупреждали, что получится из учений, если… – осмелели «пророки». – Ведь сбылось наше предсказание?..

Уже в салоне в присутствии самой «виновницы» я рассказал об этом комфлоту.

– Теперь ваша команда вполне серьезно поверит этой сказке! – рассмеялся Кожанов.

– Ну, а я на учения никогда больше проситься не буду, – полушутя добавила Сахарова.

Э. С. Панцержанский весь день стоял рядом со мной на мостике. Он не вмешивался в мои распоряжения, изредка вытаскивал из кармана свой «колдун» и что-то в него записывал. Когда крейсер входил в гавань, а нам предстояло в темноте и при довольно сильном ветре встать на бочку, Панцержанский зорко следил за каждой моей командой. Мы тогда считали позорным освещать бочку прожекторами и при любой погоде вставали в полной темноте. Этот маневр был отработан всеми крейсерами отлично. Он удался и на этот раз. Вся операция заняла не более десяти минут.

– Браво, кэптен! – воскликнул Панцержанский и крепко

пожал мою руку.

Это была последняя встреча с замечательным человеком и моряком. Я знал, что в годы гражданской войны он командовал Онежской флотилией, потом бывал на кораблях Балтийского флота, командовал морскими силами Черного моря. В последние годы своей жизни Э. С. Панцержанский работал в Москве.

В зимнее время, когда большинство кораблей становилось на ремонт, командиры занимались теоретической подготовкой. Изучали ошибки прошлых боевых учений, намечали будущие плавания. В штабе флота устраивались оперативные игры. Они заключались в том, что несколько дней подряд мы вели по карте сражения с вероятным противником. А вероятных противников в ту пору было у нашей страны более чем достаточно: в Германии и Италии фашизм бряцал оружием, нередко осложнялись дипломатические отношения и с Англией – следовательно, пристальнее приходилось наблюдать за Босфором, – прежние дружеские отношения с Кемаль-пашой день ото дня портились…

Мы учились давать решительный отпор тому, кто попытается напасть на Советский Союз. Несмотря на то, что к строительству флота наша страна приступила позже, чем к созданию других видов Вооруженных Сил, – и это, конечно, сказывалось: не хватало совершенной боеспособной техники, боевых плавучих единиц, – все же в середине тридцатых годов Черноморский флот имел достаточно подводных лодок, торпедных катеров и довольно сильную авиацию. Именно на них наше командование делало ставку. Готовились выполнять свои задачи и надводные корабли. Но роль их не переоценивалась. Кожанов был из тех командующих, которые здраво смотрели на открывшиеся возможности применения торпедного оружия с подводных лодок и торпедных катеров, а также самолетов. Он по заслугам оценил огромные возможности, заложенные в них, искал лучшие тактические приемы, был страстным приверженцем сосредоточенных ударов.

– Если мы научимся в нужном месте и в определенное время наносить совместные удары, нам не страшны и крупные эскадры, – любил он повторять.

Черноморские моряки уже в те годы учились тесно взаимодействовать с авиацией. Командуя крейсером, я был свидетелем того, как истребители прикрывали нас при выходе из базы, как воздушные разведчики передавали сведения о «противнике» на наш флагманский корабль, а потом различные типы самолетов, от лодочных «дорье» до тяжелых ТВ-3, уходили далеко в море и совместно с надводными кораблями наносили удары. Морские летчики привыкали к морю и не боялись на своих

тогдашних сухопутных машинах удаляться от берега на предельный радиус действия.

– Над кораблями я чувствую себя спокойно, – сказал мне однажды командир истребительной эскадрильи И. И. Шарапов.

На это были основания. Однажды в разгар учения один из истребителей совершил вынужденную посадку. Довольно свежая волна на море грозила погубить летчика вместе с самолетом. «Разрешите?» – спросил я у присутствовавшего на мостике командующего И. К. Кожанова и немедленно повел крейсер к месту происшествия. Все бинокли были направлены в сторону самолета, а он быстро уходил под воду. Черная точка становилась все меньше и меньше. Когда крейсер «отработал назад» и спасательная шестерка была спущена на воду, то только одно крыло еще оставалось над водой да летчик барахтался около него в своем тяжелом одеянии. Беспокойно летали над нами другие истребители, очевидно с тревогой ожидая, чем все кончится. Но вот летчик на борту, и даже самолет, правда, изрядно помятый, оказался на палубе.

Минуло много лет. Шарапов стал крупным авиационным начальником. Но при каждой встрече обязательно вспомнит, как хорошо леталось ему и его подчиненным, когда корабли были рядом.

Когда я плавал на кораблях, сначала в должности старшего вахтенного начальника, потом старшего помощника, то знал в Севастополе почти всех командиров кораблей и соединений по фамилии, имени и отчеству, со многими беседовал, случалось, мы вместе проводили время на берегу, но тесно соприкасаться с ними мне не приходилось. Став командиром «Червоной Украины», мне довелось не только наблюдать за действиями товарищей с мостика корабля, но и близко познакомиться с ними в дни командирской учебы. Здесь каждый из нас сдавал своеобразный экзамен на зрелость, опытность, находчивость, смекалку. Тут уж никуда не денешься от глаз товарищей. Сразу оценят, кто чего стоит, кто на что способен.

Начальником штаба Черноморского флота в те годы был Константин Иванович Душенов – личность далеко не заурядная. Перед революцией он служил на крейсере «Аврора». После Февральской революции Душенова избрали членом судового комитета. Он участвовал в штурме Зимнего дворца и в боях под Царским Селом. В 1919 году вступил в партию. В годы гражданской войны командовал Саратовским и Астраханским портами, а позднее – Севастопольским. После окончания Военно-морской академии Душенова назначили командиром учебного корабля «Комсомолец», а в 1930 году – начальником и

комиссаром академии. Вот здесь я впервые встретил его. Энергия в нем била ключом. Кажется, чрезмерная энергичность даже стала причиной его скорого ухода из академии. Он начал проводить перестройку академии, не согласовав вопроса с высшими инстанциями. В ноябре 1930 года Душенова назначили начальником штаба Черноморского флота.

Таким образом, вернувшись после академии на Черное море, я вновь встретился с Константином Ивановичем.

Как я уже говорил, «Червона Украина» стала флагманским кораблем. Командующий флотом держал на крейсере свой флаг, а начальник штаба был непременным участником всех учений. Обычно Душенов прибывал на корабль раньше комфлота и организовывал работу своего штаба.

Душенов тоже принадлежал к той плеяде командиров, которые вышли из рядовых матросов, участвовали в гражданской войне, потом уже, в зрелые годы, грызли гранит науки. Пройти такой путь было под силу лишь талантливым, энергичным и мужественным людям.

В узком кругу Душенова звали авроровцем или Костей Душеновым. По своему характеру он меньше всего подходил для должности начальника штаба. Непоседливый, он метался из одной части в другую, делал огромную работу, но подчас бессистемно, набегами. Таков уж был у него характер. Как говорится, каждому свое.

Я хорошо запомнил, как мы провожали Душенова на Север. Все собрались на вокзале. Кожанов обнял Душенова, и они крепко расцеловались.

На Севере Душенов командовал сначала флотилией, а потом – Северным флотом. Здесь в полной мере раскрылся его организаторский талант. До конца жизни он оставался верным ленинцем.

Из штабных специалистов нашей бригады запомнились флагманский штурман А. Н. Петров и флагманский механик Н. А. Прохватилов. Это были не только отличные специалисты, до тонкостей знающие свое дело, но и прекрасные товарищи, отзывчивые, чуткие. Они всегда приходили на помощь, когда на корабле возникали какие-то затруднения. Не обращая внимания на свое служебное положение, Петров, когда было нужно, занимал место в штурманской рубке, а Прохватилов, обрядившись в синее рабочее платье, спускался в машинное отделение, готовый в любую минуту помочь механикам крейсера. Когда я уехал в Испанию, а затем на Дальний Восток, наши пути временно разминулись. Великую Отечественную войну Петров встретил командиром крейсера «Максим Горький», испытал

горечь отхода от Либавы до Кронштадта и перенес блокаду Ленинграда. Трудолюбивый, по-штурмански аккуратный, Анатолий Николаевич отдал все силы флоту.

В нашей бригаде было еще два крейсера. «Профинтерном» командовал Михаил Захарович Москаленко, «Красным Кавказом» – Николай Филиппович Заяц, о котором я уже подробно рассказывал. Когда я оставил «Червону Украину», на мое место пришел второй Заяц, по имени Андрей. Бригаду тогда в шутку стали называть заячьей. Эта кличка закрепилась за ней после одного эпизода. Однажды «Червона Украина» проводила артиллерийскую стрельбу, а «Красный Кавказ» буксировал щит. Вынос по целику первого залпа оказался настолько велик, что один снаряд-болванка вместо щита попал на мостик и едва не угодил в Н. Ф. Зайца.

– Заядлый охотник на зайцев сам едва не стал жертвой Зайца, – долго шутили в бригаде.

Москаленко стал командовать крейсером годом позже меня. Он быстро освоился с кораблем и был допущен к самостоятельному управлению.

Хорошо, когда все командиры кораблей соединения уже приобрели опыт, чувствуют локоть друг друга и на расстоянии понимают действия соседа. Чувствовали и мы это во время таких сложных маневров, как, скажем, взятие на буксир одного крейсера другим или при ночной постановке мин. Во время учений требовались большой опыт, высокое мастерство личного состава, когда к «подбитому» крейсеру, качавшемуся без движения на волне, на большой скорости, вплотную – буквально в двух-трех десятках метров – подходил другой, отрабатывал машинами задний ход и, не теряя ни секунды, быстро подавал толстый стальной конец «потерпевшему бедствие».

Никогда не забудутся и совместные ночные минные постановки. В глухую, темную – хоть выколи глаз – ночь затемненные крейсера идут в таком тесном строю, что с носа одного можно было подавать бросательный конец на корму другого. (Это, кстати, и делали для передачи пакетов.) Моряки стоят по боевой тревоге. Слышатся только распоряжения командира, да еле-еле просматриваются всплески воды от сброшенных мин.

В годы войны Н. Ф. Заяц воевал на Черном море, а М. З. Москаленко – на Балтике. В тяжелые дни блокады Ленинграда мне довелось посетить его линкор «Октябрьская революция». Он стоял у Балтийского завода с развороченной палубой, в которую угодила тяжелая бомба. Михаил Захарович рассказывал, как он буквально на «пятачке» маневрировал, стреляя по немцам и их

танкам, когда те рвались к Ленинграду. Моряки били метко: снаряды так и ложились один за другим в нужных квадратах.

Город-герой Ленинград выстоял. Немалую помощь оказали ему моряки-балтийцы. Выполнил свой долг и М. З. Москаленко…

1935 год «Червона Украина» закончила успешно: по боевой подготовке крейсер занял первое место на флоте. Меня как его командира наградили орденом Красной Звезды. В конце января 1936 года группа черноморцев выехала в Москву. В Свердловском зале Кремля собрались представители всех флотов. М. И. Калинин вручил нам награды.

– Пришло время флоту принять большее участие в обороне страны, – сказал нам тогда Михаил Иванович. Действительно, наступала пора быстрого роста наших морских сил.

В середине августа 1936 года бригада крейсеров вышла из Севастополя и после двухдневных учений бросила якорь на Евпаторийском рейде. Там мы обычно занимались торпедными стрельбами. Командиры соединений любили проводить на этом рейде неделю-другую. Рейд, правда, был открытым, совершенно не защищенным от ветра, зато вдалеке от главной базы. Увольнение на берег не разрешалось, днем и ночью все были на своих местах.

В то время в мире становилось все тревожнее. На Дальнем Востоке устраивали провокации японские милитаристы. Приходилось ускоренными темпами создавать советский флот на Тихом океане. Многие знакомые командиры уже были отправлены туда.

Беспокойно стало и в Западной Европе, где фашистские государства – Германия и Италия – уже явно, неприкрыто готовились к войне.

Первые сообщения о мятеже, поднятом в Испании фашистами 18 июля 1936 года, мы как-то оставили без внимания. Не сразу поняли, что на Пиренейском полуострове развертываются события, которые могут выйти далеко за его пределы. Но с каждым днем вести оттуда занимали все больше места на страницах газет. Уже в августе о борьбе республиканцев с мятежниками говорилось на каждой политинформации; личный состав хотел знать, что происходит на испанском флоте.

Во время нашей стоянки на Евпаторийском рейде пришли газеты, содержавшие некоторые сведения о флоте Испании. Писали, что он сохранил верность республиканскому правительству и активно действует против мятежников в районе Гибралтара.

Вечером в салоне командира засиделись. На столе лежала карта Пиренейского полуострова. Синим карандашом была

обозначена на ней линия фронта. Положение на суше для правительственных войск казалось вполне благоприятным. В руках мятежников находились только юг да отдельные районы на северо-западе. Весь восток и почти весь север оставались республиканскими. Республиканцы сохранили власть и в столице Испании – Мадриде.

В английском справочнике «Джейн» указывалось, что в испанском флоте числились два линкора, семь крейсеров, более двадцати эсминцев, несколько подводных лодок.

О вмешательстве фашистской Германии и Италии в испанские дела мы еще не знали и потому пришли к единодушному мнению: положение мятежников безнадежно. Так нам казалось в тот вечер…

На следующий день мы продолжали учения. Точно в восемь часов утра, едва на флагманском крейсере был спущен треугольный белый флаг с красным шаром посередине – «буки», означавший приказ сняться с якоря, корабли почти одновременно выбрали якоря и дали ход. Приятно было наблюдать за их слаженными действиями.

Мы совершили сложные маневры, потом «Червона Украина» приняла от буксира большой корабельный щит – цель, по которой должен стрелять «Красный Кавказ», и вышла в назначенную точку, чтобы оттуда начать движение. Артиллерия «Красного Кавказа» обладала весьма большой дальностью стрельбы. Когда наши дальномерщики докладывали, что на горизонте показались верхушки мачт крейсера, он уже открывал огонь. «Залп!» – передали из радиорубки. Я внимательно наблюдал за своим секундомером. Через несколько секунд снаряды должны достичь цели.

Вообще первый залп на такой дистанции требовал внимания: между щитом и нашим кораблем было всего каких-нибудь двести метров, ошибка артиллеристов «Красного Кавказа» могла причинить нам большие неприятности.

Но все окончилось успешно.

Передав щит буксиру, наш крейсер стал готовиться к зенитным стрельбам. Нам предстояло встретить огнем самолет «противника» и поразить буксируемый им матерчатый конус. С этой задачей мы справились и довольные возвращались на Евпаторийский рейд. Уже стемнело, берег сверкал огнями; мы присоединились к кораблям, занявшим свои места.

Я уже почти три года командовал крейсером, сроднился с командой, с самим кораблем, но чувствовал: скоро расстанусь с ними. Начальство давало понять, что предстоящие осенние перемещения коснутся и меня. Стоя в тот вечер на палубе, думал:

«Куда забросит меня судьба?»

– Вам срочная телеграмма, – прервал мои раздумья связист В. Билевич.

Телеграмм от командира бригады И. С. Юмашева и его штаба мы в то время получали немало: нам давали задания, торопили с выполнением планов, требовали отчетов… Но эта была не из штаба бригады, ее подписал командующий флотом. Я пробежал глазами текст, затем снова перечитал уже внимательно: «Вам разрешается сегодня же выехать в Москву».

Зачем в Москву? И еще так срочно. Почему комфлот телеграфирует непосредственно мне, минуя мое начальство? И наконец, что значит «разрешается»? Ни о каком разрешении я не просил, ничего подобного даже в мыслях не было.

Мелькнуло предположение: шутки связи, ошиблись адресом.

Следовало запросить командира бригады, но флагманский крейсер был еще в море. Послал запрос по радио и стал готовиться к переходу в Севастополь. «Сегодня же», – было сказано в телеграмме. Приходилось спешить. Неожиданное возвращение в базу обрадовало людей. На командирский мостик доносились шутки и смех. Команда отдыхала на полубаке, а я терялся в догадках.

Компанеро русо

Далекое путешествие

Севастополь встретил меня семафором – штаб флота сообщал, что билеты на вечерний поезд забронированы, и запрашивал о моей готовности к отъезду. Радиограмма командира бригады подтверждала: надо выезжать. О причине вызова опять ни слова. Решил обратиться прямо к командующему.

– Приезжайте, буду в штабе, – коротко сказал он по телефону и повесил трубку.

Вестовой Шевченко успел надраить пуговицы на моем новом кителе и сменить чехол на фуражке. Я уложил небольшой чемоданчик. Вот и все сборы. Я был тогда холостяком: заезжать на квартиру мне не требовалось. С Графской пристани отправился прямо в штаб. Комфлот принял сразу. На столе его лежали карты. Видимо, шла подготовка к новым учениям.

– Как вы думаете, зачем вас вызывают? – Кожанов прошелся по кабинету.

– Жду, пока вы скажете, товарищ флагман флота.

– Понятия не имею. – Он пожал плечами. – Приготовьтесь на всякий случай доложить о ходе боевой подготовки, о состоянии дисциплины на корабле.

И весь разговор. В глубине души я был обижен, считал, что командующий почему-то скрывает причину вызова.

Признаться, не без опаски входил я в Москве в новое здание, где тогда помещалось Управление Военно-морских Сил. Чем-то встретит меня начальство, которому я столь срочно понадобился?

Владимира Митрофановича Орлова, начальника Морских Сил РККА, я знал давно, еще с тех пор, когда был курсантом военно-морского училища. Два года мы состояли на учете в одной партийной организации. Не раз приходилось нам разговаривать с Владимиром Митрофановичем неофициально, запросто, по-дружески. Орлов любил потолковать с молодыми моряками, иногда нарочно вызывал на острые споры, интересуясь нашим мнением по разным вопросам. Однако с тех пор прошло много времени. Орлов уже пять лет возглавлял Военно-Морской Флот и, как рассказывали, заметно переменился. В его манерах стало проскальзывать что-то барственное: он мог отпустить довольно ядовитую шутку в чей-либо адрес, задать неожиданный и коварный вопрос, на который сразу и не найдешь, что ответить…

В тот раз Орлов держался просто. Он лишь спросил что-то о

службе на корабле и приказал ждать вызова к К. Е. Ворошилову.

Вызов последовал без задержки. Меня встретил управляющий делами Р. П. Хмельницкий и направил в одно из управлений.

– Известно ли вам, какие события происходят в Испании? – сразу спросил начальник управления Семен Петрович Урицкий.

– Конечно, – ответил я, несколько удивленный этим вопросом.

– А хотели бы вы отправиться туда?

Не дав мне ответить, он стал рассказывать о гражданской войне на Пиренейском полуострове, причем намеренно сгущал краски, стараясь подчеркнуть опасность, которой подвергается всякий, кто попадает в эту страну.

– Словом, учтите, что вас ждет, и подумайте, прежде чем говорить «да» или «нет». Все зависит от вашего желания.

У меня не было особой нужды раздумывать. Я сказал, что согласен.

– Очень хорошо, – отозвался Урицкий. – Я был обязан предупредить вас и доложить начальству, если замечу, что вы колеблетесь. Вы назначены в Испанию нашим военно-морским атташе.

Это было так неожиданно, что я не сразу нашелся, что ответить. Урицкий внимательно посмотрел на меня:

– Что вы знаете об Испании? – Видимо, на моем лице была написана растерянность. – Разумеется, как моряк, не больше, – поспешил он добавить.

Затем извинился, сказав, что сейчас ему надо уйти на несколько минут, пока я собираюсь с мыслями, и оставил меня одного.

На столе лежала карта Пиренейского полуострова. Я смотрел на нее. В памяти возникали почему-то события далекого прошлого. Но не об экспедициях же Колумба говорить, не о «непобедимой армаде» или Трафальгарской битве!.. На карте увидел небольшой порт Виго. Некогда там стояли русские эскадры парусных кораблей: пополняли запасы провизии, вели боевую подготовку в предвидении сражений с турками. Кадис…И там русские корабли бывали. Кажется, в 1717 году в этом порту происходила передача пяти крупных кораблей и трех фрегатов, проданных царским правительством испанскому королю. «Дела давно минувших дней…» А в наше время? Последнего испанского короля, помнится, звали Альфонсом XIII. Его свергли в 1931 году. Потом в стране хозяйничала реакционная буржуазия. В 1936 году было создано правительство Народного фронта…

Вернулся Урицкий, сел за стол и выдвинул какой-то ящик. Я усмехнулся. Припомнился анекдот, рассказанный в свое время

преподавателем академии. Некая важная персона в английском военно-морском флоте проверяла офицеров, которых предполагалось использовать на работе за границей. Она вызывала офицера, сажала его одного за свой стол писать заявление. Несколько минут спустя важное лицо возвращалось в комнату и спрашивало с порога: «Итак, сэр, что лежит в среднем ящике моего стола?». Если кандидат не мог ответить, его признавали непригодным к службе за границей.

Я, конечно, не думал рыться в чужих столах. Рассказал Урицкому все, что сохранилось в памяти.

– А что вы знаете о состоянии испанского флота? – спросил меня Семен Петрович.

Я помянул про себя добрым словом английский справочник, который мы совсем недавно листали в кают-компании «Червоной Украины». Стал перечислять линкоры, крейсера, эсминцы, назвал основные базы – Кадис, Эль-Ферроль, Картахену.

Не знаю, какой балл мысленно выставил мой экзаменатор, но, видимо, экзамен я все же сдал.

Затем Урицкий начал знакомить меня с обязанностями военно-морского атташе.

Всего лишь несколько дней назад были возобновлены дипломатические отношения между СССР и Испанией. Из советских людей в Испании находились только вездесущие журналисты. В «Правде» появились первые корреспонденции Михаила Кольцова. Их читали с огромным интересом. Было много желающих поехать в эту страну, чтобы воевать на стороне республиканского правительства, но ни одного добровольца еще не отправили. В Мадрид выехал наш посол М. И. Розенберг. За ним следом отправился военный атташе В. Е. Горев. Теперь предстояло ехать мне.

Водя карандашом по карте, Урицкий знакомил меня с положением на фронтах.

– Условия, в которых вам предстоит работать, необычные. Ваша задача заключается в том, чтобы по возможности помогать флоту законного правительства республики… Когда можете вылететь в Париж? Штатское платье у вас есть?.. – забросал меня вопросами Урицкий.

Я ответил, что штатского платья у меня нет, и мне были даны сутки на сборы и экипировку.

Уже прощаясь, Семен Петрович спросил, что я знаю о Лепанто. Может быть, он думал о Сервантесе, солдате испанского флота, потерявшем в морской битве при Лепанто руку? Не случись этого, возможно, Сервантес не стал бы писателем и человечество не получило бы «Дон Кихота»? Я вспомнил лишь,

что при Лепанто христианский Запад сражался с мусульманской Турцией. Остальное узнал позднее: подробности из биографии Сервантеса, то, что битва при Лепанто была последней битвой галерного флота, на смену которому пришли парусные суда, и что после этой битвы владычество Испании на морях уже стало ослабевать… Многое об Испании мне еще предстояло узнать.

Рано утром 23 августа 1936 года я вылетел из Москвы. Авиация была не нынешняя. Через несколько сот километров следовали посадки, не один раз меняли в пути самолеты. В Каунасе пересели в самолет с немецким экипажем. По пути в Берлин в Кенигсберге снова пересели.

На аэродромах Германии мы, советские люди, держались вместе: кругом были фашисты. Звучали отрывистые, рубленые фразы. Все служащие приветствовали друг друга на военный лад.

После Кельна погода испортилась, самолет шел в облаках, стекла вспотели. Стемнело… Когда мы вырвались из серой облачной ваты, внизу стала видна масса огней.

– Париж! – прокричал мне на ухо сосед, работник нашего торгпредства Горбунов. – Смотрите!

Он стал показывать в иллюминатор Эйфелеву башню, Елисейские поля… Я ничего не мог разобрать. Да и мысли были заняты другим. В Москве мне говорили: «Ваша задача – как можно скорее прибыть на место». А как я доберусь в Испанию из Парижа? И встретят ли меня в Париже?

Самолет приземлился в аэропорту Орли. Его сразу окружила оживленная, шумная толпа встречающих. Я осматривался вокруг.

– Вы Кузнецов? – спросил меня совершенно незнакомый человек и приветливо улыбнулся. – Я Бяллер, секретарь советского авиационного атташе во Франции. – Поедем?

Он уже вел меня к машине.

– Как вы меня узнали?

Бяллер рассмеялся:

– Не так уж трудно узнать товарища, который первый раз в жизни надел штатский костюм, да еще сшитый наспех.

А я-то воображал, что ничем не отличаюсь от остальных пассажиров!

Пришлось признаться, что я действительно экипировался за один вечер.

– Я думаю поместить вас в отеле «Сен-Жермен». Это от посольства недалеко. Вам там будет удобно, – обратился Бяллер ко мне по-русски, а шоферу дал указание по-французски.

В гостинице нас встретила смуглая девушка по имени Кармен. Кажется, я был первым русским, которого видела эта испанка, но вскоре она стала нашим другом, встречала в Париже

много советских добровольцев. Потом я не раз слышал ее имя от товарищей, прибывавших в Картахену. Я вспомнил о Кармен через год, когда возвращался на Родину. Вышло так, что вторично в Париж я приехал во время Всемирной выставки. Все гостиницы были переполнены, и я напрасно колесил по городу в поисках пристанища. Вдруг меня осенила мысль.

– Везите в гостиницу «Сен-Жермен», – попросил я шофера.

Кармен встретила меня как старого, доброго знакомого:

– Прошу, сеньор, немного подождать, и я все устрою.

Она кого-то переселила, и я вскоре получил отличный номер. Кармен сразу перешла с французского на испанский язык, забросала тысячью вопросов о положении на фронтах, о жизни в Мадриде и Валенсии…

А пока я должен был осмотреться в Париже. Приветливый, жизнерадостный Бяллер принялся тут же знакомить меня с городом. Поужинать мы решили на Монмартре – сразу, можно сказать, окунуться в гущу парижской жизни. Было уже за полночь. Рестораны, дансинги, кабаре – словом, всякие развлекательные заведения манили прохожих огнями тысяч реклам. Париж развлекался.

Это был особый Париж – город богатых бездельников и туристов. На Монмартре можно было встретить людей, говорящих на самых разных языках. Было много американцев и англичан. Лондонская «золотая молодежь», да и весьма пожилые джентльмены приезжали в Париж, чтобы провести здесь уик-энд – конец недели. Их доставляли многоместные пассажирские самолеты и даже личные авиетки.

В общем, уже в первый вечер я увидел это странное зрелище – Париж иностранцев, приехавших сюда тратить свои фунты, доллары и бог весть еще какую валюту. Трудовой Париж спал. Его я наблюдал из окна гостиницы ранним утром, когда едва забрезжил рассвет: возчиков, потянувшихся с фургонами к рынкам, ремесленный люд, рабочих.

Мне не спалось. Голова была полна забот: как я сумею справиться здесь со своими делами, а главное, как быстрее попасть в Мадрид? В девять утра я пришел в наше посольство. Советским послом в Париже был тогда В. П. Потемкин. Он сразу пригласил меня к себе, познакомил с обстановкой, рассказал новости. Для меня главной новостью было то, что регулярного сообщения между Парижем и Мадридом уже нет. М. И. Розенберга и военного атташе В. Е. Горева отправляли специальным самолетом, но сделать это было невероятно трудно и стоило очень дорого. По-видимому, мне придется ждать оказии: время от времени в Париж приходили испанские самолеты, чтобы

взять закупленное раньше авиационное имущество. Вот на один из таких самолетов и надо рассчитывать.

Меня интересовала позиция французского правительства, возглавляемого социалистом Блюмом. Потемкин сказал, что оно настроено как будто сочувственно к республиканцам, но старается держаться в стороне, помогает неохотно, особенно оружием, которое им нужнее всего.

Прошло немного времени, и все убедились, к чему привела эта позиция «сочувствия» французского правительства. Даже за золото республиканцы не могли купить у французов оружия, а фашистская Германия и Италия вовсю вооружали мятежников, открыто помогали им своими кораблями и самолетами.

О положении на фронтах в Испании меня информировал атташе по военно-воздушным силам Н. Н. Васильченко, начальник Бяллера. Самым крупным событием тех дней явился захват войсками Франко Бадахоса. Это позволило мятежникам, действовавшим на юге, соединиться со своими северными гарнизонами. Я вспомнил, как на «Червоной Украине» мы анализировали положение на фронтах и единодушно пришли к выводу, что дела у мятежников безнадежны. Теперь все выглядело куда менее оптимистично, скорого окончания гражданской войны уже не предвиделось.

В общем, Франко, подняв мятеж, не смог захватить власть сразу, а республиканцы не сумели подавить мятежников, когда те переживали критические дни. Правительству Испании не хватило решительности и организованной военной силы. Потом Франко с помощью фашистских государств окреп. Республиканцы надеялись на помощь Франции. Но эта помощь была платонической – добрые слова, да еще сказанные вполголоса, не могли заменить пушек и самолетов. Горячее сочувствие республиканцы с самого начала встретили лишь со стороны Советского Союза. Из нашей страны уже шли в Испанию пароходы с продовольствием и одеждой; Советское правительство открыто заявило о своей готовности помочь республиканскому правительству всеми возможными средствами. Но достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, насколько сложна была эта задача.

На следующий день в Париж прилетел Б. Ф. Свешников, назначенный в Испанию авиационным атташе. Значит, ждать нам предстояло вместе. Мне стало веселее. Решил, что Свешников скорее обеспечит наш перелет. Он лучше меня владел французским и быстрее мог найти общий язык с пилотами.

– Шел бы только самолет, а мы пристроимся, – шутил он. Пока что решили использовать свое пребывание в Париже, чтобы

экипироваться. Все тот же Бяллер отвел нас в магазин «Старая Англия», где мы и заказали костюмы.

Шитье костюмов отняло не так много времени. Девушка, принимавшая заказ, сообщила на русском языке, что примерка состоится в тот же день, а если мы согласимся приплатить небольшую сумму за срочность, назавтра все будет уже готово. Мы согласились. Заказали еще полосатые брюки, Бяллер сказал, что это просто необходимо. Купили модные шляпы (надеть их в Испании ни разу не пришлось).

Началось томительное ожидание. Каждый день мы наведывались в посольство, затем бродили по Парижу или сидели на аэродроме Орли.

Наконец прилетел испанский военный «Дуглас». Летчики были согласны захватить нас, если мы не будем претендовать на особые удобства. Мы были рады устроиться среди ящиков с запасными частями.

И вот самолет с испанскими опознавательными знаками выруливает на взлетную дорожку. Толпы парижан горячо приветствуют его. Пассажиров немного – всего несколько человек, сопровождающих груз. Среди них представитель министерства финансов Хосе Лопес. Усевшись на ящике, пытаюсь завести разговор с попутчиками по-французски. К удивлению, они понимают меня, а больше всего помогают мимика и жесты. В Тулузе, где нам предстоит ночлег, выходим из самолета друзьями.

Испанские летчики долго и горячо обсуждают маршрут завтрашнего перелета Тулуза – Мадрид. Спорят, как лучше лететь. Кратчайший путь – через Сарагосу, но ее уже захватили мятежники. Можно лететь над республиканской территорией, но тогда придется сделать изрядный крюк. Решили лететь через Сарагосу.

После короткого сна приезжаем на аэродром, рано утром. Техники прогревают моторы. Черные дымки и языки пламени с ревом вырываются из выхлопных труб. В Тулузе пасмурно, облака висят над самыми крышами невысоких ангаров. Едва колеса самолета отрываются от земли, попадаем в плотную массу облаков, застилающую все. Летчики набирают высоту – впереди Пиренейские горы. Перевалив их, продолжаем полет на высоте пяти тысяч метров. За горами кончились облака. Скоро Сарагоса. Высота – наша единственная защита от зениток и истребителей мятежников. Впрочем, товарищи, которым приходилось уже летать над вражеской территорией, утверждают, что встреча с самолетами мятежников маловероятна.

Пассажиры-испанцы продолжают свои разговоры;

жестикулируя и горячась, обсуждают, когда республиканское правительство победит мятежников и как народ расправится с монархистами. Мы со Свешниковым смотрим в окно. Но много ли увидишь с такой высоты? Замечаем только, как зеленые массивы Северной Испании постепенно сменяются серыми, выжженными солнцем полями. Чем южнее, тем однообразнее ландшафт. В районе Сарагосы пробуем определить линию фронта. С такой высоты, конечно, это не удается.

– Вот наше место. – Вышедший к нам штурман жестами показывает, что идем на снижение, и предостерегающе дотрагивается до ушей: дескать, не удивляйтесь, если почувствуете боль. Сарагоса остается позади.

На мадридском аэродроме не сразу удается узнать адрес советского посольства: обосновалось оно в городе недавно. Наконец нам называют отель «Альфонс». Не имя ли короля, свергнутого пять лет назад, носит отель? Случайный попутчик из министерства финансов Хосе Лопес любезно предлагает подвезти нас. Ни он, ни я тогда не предполагали, что несколько месяцев спустя я буду провожать его на советский транспорт «Нева», когда он отправится в Советский Союз с важным поручением своего правительства.

Мадрид выглядел взбудораженным. Мне уже приходилось видеть крупные южные города – Стамбул, Афины, Порт-Саид и Яффу – с их шумными, красочными улицами и базарами. Мадрид был совсем иным. На его улицах, на первый взгляд, шла обычная мирная жизнь; бойко торговали лавки и рестораны, выбравшиеся по случаю летнего времени на тротуары. Но проезжую часть заполнили люди и машины, двигались толпы с плакатами и знаменами. Многие были вооружены, лица у всех серьезные, сосредоточенные, все разговаривали громко, словно старались перекричать друг друга. И среди этих шумных толп по узким улицам мчались машины с расписными бортами. Нам объяснили, что испанские шоферы вообще не признают малых скоростей, а во время войны считают их и вовсе недопустимыми. Они неслись сломя голову, непрерывно сигналя, высовывались из кабины и сопровождали гудки красноречивыми выкриками и жестами.

Едва я успел обосноваться в номере, ко мне зашел Свешников: надо идти к послу.

Марселя Израилевича Розенберга я видел впервые. В просторном номере гостиницы за большим столом сидел невысокий человек с приветливым лицом и немного грустными теплыми глазами. Первый наш разговор был коротким: Марсель Израилевич спешил. Кратко обрисовав политическое и военное положение в стране, он подчеркнул, что нуждается в нашей

помощи: ему надо иметь ясное представление о республиканской авиации и флоте.

Более обстоятельно пришлось беседовать с Розенбергом позднее, в первых числах сентября 1936 года. В тот вечер мы долго бродили по Мадриду.

Хотя Розенберг приехал в Испанию ненамного раньше нас, он был значительно лучше осведомлен о положении в стране и международной обстановке. Опытный дипломат, раньше являвшийся представителем Советского Союза в Лиге Наций, он прекрасно знал европейские дела. Теперь ему как первому советскому послу приходилось налаживать дипломатические отношения с республиканским правительством. Формально дипломатические отношения между СССР и Испанией были установлены еще в 1933 году, вскоре после свержения короля и провозглашения республики. Но приход к власти реакционных буржуазных партий вызвал охлаждение между нашими странами. Назначенный в Советский Союз посол Альварес дель Вайо так и не выбрался в Москву. Наш посол в Испании А. В. Луначарский по пути в Мадрид задержался в Париже. Там Анатолий Васильевич заболел и умер.

Розенберг подробно рассказывал об отношении разных европейских стран к гражданской войне в Испании, приводил факты, насколько открыто и бесцеремонно помогают мятежникам фашистские государства.

– Что станет делать Англия? Как поведет себя правительство Чемберлена? Оно, видимо, постарается избежать, вмешательства. Подождет, покуда определится победа, и поддержит сильного: испытанная английская политика.

Все же Розенберг был настроен оптимистично. Он еще надеялся, что Франция займет благожелательную позицию в отношении республиканского правительства и выполнит обязательства по поставкам заказанного оружия. Примерно через полгода мне пришлось совершить вместе с М. И. Розенбергом поездку в город Альбасете, где формировались интернациональные бригады. Тогда уже стало ясно, что французское правительство, как и английское, своей политикой «невмешательства» фактически помогает фашистам душить Испанскую республику.

– Да, того, что теперь происходит, мы не могли предполагать, – сказал мне тогда Марсель Израилевич, возможно вспоминая наш прежний разговор.

…Представившись послу, мы со Свешниковым отправились к Владимиру Ефимовичу Гореву. Кабинет Горева был тут же, в одном из номеров отеля. На столе лежали карты, на которых по

всем правилам военной науки была обозначена обстановка на фронтах. Одетый в штатское, Горев оставался военным человеком – подтянутым, немногословным, кратко и точно излагающим свои мысли.

Наш разговор касался общей военной обстановки. Мы слушали Горева и следили по карте. Совсем еще недавно, когда город Бадахос на шоссе Мадрид – Лиссабон принадлежал республиканцам, северная и южная группы мятежников оставались разъединенными. Но вот свежие красные и синие линии обозначили новое положение воюющих сторон. Объединившись, мятежники получили возможность сосредоточить усилия для атак на столицу. Накануне пал город Оропеса. Мятежники продвигались к Талавере – важному пункту в узости долины, ведущей к Мадриду.

– Это направление особенно беспокоит республиканское правительство, – сказал Горев. – Хотя на северо-западе, в горах Гвадаррамы, мятежники находятся ближе к столице, там местность более благоприятна для обороны.

Неутешительными были сведения и о положении на севере. Мятежники атаковали Ирун и перерезали последнюю дорогу, идущую к Франции. Однако огромная территория на востоке страны контролировалась республиканцами.

– Постарайтесь побыстрее ознакомиться с обстановкой, – сказал Горев в заключение.

Тут же он назначил мне час для «чисто флотской» беседы. Она состоялась на следующее утро. Однако мне не пришлось работать бок о бок с Горевым. Обстоятельства разъединили нас. Я почти все время был на флоте, Горев – в центре страны. Мы с ним еще не раз встречались, толковали на разные темы, но работали врозь. Тем не менее я успел высоко оценить его знания, организованность и храбрость.

Во время обороны Мадрида Владимир Ефимович почти безвыездно находился на переднем крае, отлично знал обстановку и работал с огромным напряжением. Вряд ли кто-нибудь еще внес столь большой вклад в дело помощи испанским товарищам. К сожалению, его дальнейшая судьба сложилась так, что эта огромная работа осталась неосвещенной. Я не имею возможности восполнить этот пробел. Думаю, это лучше сделают его товарищи по сухопутным войскам.

В первые дни пребывания в Мадриде я встретился и с известным нашим журналистом Михаилом Ефимовичем Кольцовым. Как-то вечером в маленькой комнате отеля «Альфонс», где была расположена столовая для работников нашего посольства, собралось много народу. Пришли гости, среди

них «старые испанцы» – Михаил Кольцов и кинооператор Роман Кармен.

Кольцов и Кармен сразу оказались в центре внимания. Они вернулись из Толедо, где наблюдали атаку на замок Алькасар. В этом замке, вначале находившемся в руках республиканцев, засели мятежники. Кольцов очень живо, остроумно рассказал, что происходило на его глазах. Вместо того чтобы решительно наступать, республиканцы уговаривали, убеждали осажденных сдаться. А те отвечали ураганным огнем. Применить артиллерию республиканцы не решились, хотели сохранить замок как национальный памятник.

В конце ужина мы разговорились с Кольцовым о «домашних делах». Узнав, что я только что приехал, он стал расспрашивать меня, что нового в Москве, на Черном море. Ему была дорога каждая весточка с Родины.

– Мой брат, художник Борис Ефимов, года три назад плавал на черноморском крейсере в Грецию и Италию, – вспомнил он. – Может, вы его знаете?

Б. Е. Ефимова я знал, но что они с Кольцовым братья, об этом услышал впервые. Во время упомянутого похода я служил старшим помощником командира на крейсере «Красный Кавказ». И сейчас помню, как мы принимали Бориса Ефимова и писателей Ильфа и Петрова. Кажется, я им тогда изрядно досаждал, требуя точного соблюдения порядков, установленных на военном корабле. Ничего не поделаешь, служба…

Кольцов смеялся, сыпал шутками и анекдотами, а глава его внимательно смотрели на собеседников из-за толстых стекол очков. Испанские дела он знал гораздо лучше всех нас. И не только потому, что раньше приехал. Кольцов обладал удивительным даром очень быстро и верно разбираться в самой сложной обстановке. Может, этому его научила профессия журналиста? Он уже успел побывать в Барселоне, на центральном и арагонском фронтах, встречался со многими деятелями правительства Хираля и будущего правительства, которое, как все говорили, в скором времени должен был сформировать Ларго Кабальеро. Как корреспондент «Правды», Кольцов был принят президентом М. Асанья. Всем этим деятелям он давал короткие, точные, хотя и не всегда лестные, характеристики.

Лидеры республиканской партии М. Асанья и Х. Хираль были несомненными противниками фашизма, но очень робко решали важнейшие проблемы, волновавшие народные массы. Они признавали, что в стране надо ликвидировать остатки феодализма, но откладывали это на неопределенное время. Острее всего стояли в Испании, пожалуй, аграрный и

национальный вопросы, особенно в Басконии и Каталонии. Затяжка с их решением приносила серьезный вред делу.

Кольцов говорил, что Асанья и Хираль в тяжелой обстановке гражданской войны не способны управлять страной. Нерешительность правительства использовали монархисты, которые и мятеж готовили поэтому почти открыто. Они сумели хорошо организоваться. А правительство своим бездействием помогало им.

В течение месяца гражданской войны Хираль и его соратники восстановили против себя почти все партии и широкие народные массы.

Самой крупной оппозиционной силой в стране была социалистическая партия, но она тоже не имела ясной программы борьбы. На ее левом фланге стоял Ларго Кабальеро, на правом – Индалесио Прието. Кабальеро дал такую характеристику правительству Хираля: «Это комедия, а не правительство. Это позор страны!». Кабальеро готовился сформировать свой кабинет, и Прието должен был войти туда. В силу сложившихся обстоятельств Прието стал попутчиком Кабальеро, но это но мешало ему относиться к будущему премьеру с открытой враждебностью. Прието называл социалиста Кабальеро безумным фанатиком.

На сочные эпитеты он вообще не скупился, особенно когда шла речь о политических противниках…

Старые соперники (и союзники) Л. Кабальеро и И. Прието после победы испанского фашизма оказались в эмиграции. Они умерли в Мексике. Надо отдать им должное: оба, как могли, боролись за республику.

Из разговора с Кольцовым я понял, что и от правительства Кабальеро трудно ждать твердых последовательных действий. Но все же оно было более надежным, чем кабинет Хираля.

Довольно значительной силой в то время были анархисты. Однако из-за своей неорганизованности, нежелания соблюдать дисциплину и порядок они приносили не пользу, а вред Испанской республике. Они громче всех кричали, не скупились на революционные фразы, но похвастаться такими же революционными делами не могли: в бой анархисты отнюдь не рвались.

Единственной партией, которая ставила перед собой ясную цель, отдавала все силы борьбе с мятежниками, имела мужественных руководителей, была Коммунистическая партия Испании. Кольцов успел установить тесную связь с коммунистами. Хосе Диаса и Долорес Ибаррури он знал давно, говорил о них с восхищением.

– Но, – подчеркивал он, – Компартия Испании очень молода, ее влияние на народ еще недостаточно, она только завоевывает у него авторитет. Кругом горячие головы. Энтузиазма и героизма хоть отбавляй, а порядка еще мало.

Я посоветовался с Кольцовым, как мне лучше установить связь с республиканским флотом. Он сказал, что флотскими делами занимается Прието, вернее, не занимается никто. О Прието говорят как о будущем морском министре. В ожидании смены кабинета он сидит в министерстве, раскладывает политический пасьянс и пишет статьи для газет. Но идти мне следовало все-таки к нему.

Потом мы не раз виделись с Кольцовым. Помню, я встретил Михаила Ефимовича после его поездки на север – в Астурию и Басконию. Узнав, что я уже побывал там, он воскликнул:

– Не может быть! Как же это вы успели?

Оказывается, я опередил Кольцова недели на две. На его лице было написано недоверие и, пожалуй, разочарование. Как журналист, он привык успевать всюду первым. В то время Кольцов был очень известен. Его корреспонденции перепечатывали, на его статьи ссылались газеты многих стран. Каждый фельетон Кольцова становился событием. Назвать другого столь популярного в ту пору журналиста я не решаюсь.

На север Испании я действительно попал раньше Кольцова, в двадцатых числах сентября, с кораблями республиканского флота. Но когда я прочитал его записки о поездке на север, то поразился, насколько больше моего он сумел там подметить.

Свое свободное время в Мадриде, как, впрочем, и потом, в Картахене, я тратил на изучение испанского языка. Возвращаясь в гостиницу, усаживался за учебники. А по вечерам мы со Свешниковым бродили по городу среди людей, одетых в моно – темно-синие комбинезоны на молниях. Эту одежду можно было видеть и на мужчинах, и на женщинах. Пиджаки и шляпы тогда совсем не встречались. Многие горожане ходили вооруженными.

Как раз в это время мятежники начали бомбить Мадрид. Первый налет авиации особого вреда не причинил, бомбы упали в стороне. Зато пальбы было много. Стреляли все, у кого было хоть какое-то оружие. Стреляли даже из дамских пистолетов. Находиться в это время у окна комнаты было опасно: можно было легко стать жертвой шальной пули.

Однажды М. И. Розенберг предложил мне поехать с ним в морское министерство. Посольская машина остановилась у парадного входа богатого особняка. Некоторые товарищи уже рассказывали мне, что все министерства в Испании обставлены роскошно, а военные – особенно. Морской офицер встретил нас и

повел на второй этаж. Уже в вестибюле мы увидели много картин, ковры, богатую мебель. Будущий министр Индалесио Прието сидел в огромной комнате, больше похожей на будуар какой-нибудь испанской принцессы, чем на служебный кабинет.

Очень точный и красочный портрет Индалесио Прието нарисовал Михаил Кольцов в своем «Испанском дневнике»: «Он сидит в кресле, огромная мясистая глыба с бледным ироническим лицом. Веки сонно приспущены, но из-под них глядят самые внимательные в Испании глаза». Дон Индалесио, или, как его часто называли, Инда, производил впечатление неповоротливого и ленивого человека. Но стоило поговорить с ним несколько минут, и становилось ясно: первое впечатление было неверным. В этой глыбе сохранилось много энергии. Прието обладал острым умом, хотя и несколько циничным. Это был опытный политический деятель, более тридцати лет подвизавшийся на политической арене. Не раз он избирался в кортесы. Все знали: дон Инда – человек деловой и хитрый. О жизни Прието говорили разное. Было широко известно, что дон Инда весьма неравнодушен к женщинам, и на этой почве с ним происходили разные истории. Рассказывали, что на одном совещании в социалистической партии ему задали прямой вопрос по этому поводу. Прието будто бы встал из-за стола и картинно провел рукой по своей необъятной фигуре на уровне груди:

– Все, что выше, – для партии, остальное – для себя.

Прието был уже знаком с Розенбергом и встретил нас радушно:

– Я еще не министр и не могу принимать решения, но познакомлю вас с человеком, который вам поможет. Это один из членов Центрального комитета флота, не стану возражать, если вы вместе с ним отправитесь в Картахену или в Малагу.

Моряка, с которым познакомил меня Прието, звали Педро Прадо. Он оказался активным участником подавления мятежа на кораблях. После разгрома фашистов на флоте его избрали в Центральный комитет, сосредоточивший в своих руках фактическую власть над республиканской эскадрой. В Мадриде, по существу, не было никого, кто управлял бы флотом. Мы вышли от Прието вместе с Прадо.

– Пригласить вас к себе в кабинет я не могу: никакого кабинета у меня нет. Я постоянно нахожусь на кораблях. Пойдемте в бар, там потолкуем, – сказал он, улыбаясь.

Бар помещался в здании министерства, этажом ниже. Мы сели за столик, заказали пару бутылок сервесы – попросту говоря, пива.

Прадо владел французским языком, и это облегчало дело.

Оказалось, что в руководстве флота он, пожалуй, единственный коммунист. В то время на флоте шла борьба за влияние главным образом между республиканцами и социалистами. Прието, ставший вскоре министром, принял все меры, чтобы поставить на ключевые позиции своих единомышленников – правых социалистов. Специальным комиссаром он назначил Алонсо Бруно, дав ему самые широкие полномочия. Бруно следил за всеми действиями коммунистов, а заодно и советских добровольцев.

В такой обстановке Прадо приходилось нелегко, но он пользовался среди матросов большим авторитетом. Это был высокий, худой человек в сером флотском моно. Он очень много курил, зажигал одну сигарету от другой, говорил быстро, проглатывая отдельные слоги, как все испанцы-южане.

Прадо был рад нашему знакомству, он хотел рассказать обо всем, что происходило на кораблях, о борьбе с мятежниками, но времени у нас оставалось очень мало. Договорились через день выехать в Картахену – базу республиканского флота.

В назначенный час Прадо заехал за мной. Поезд отходил из Мадрида под вечер и прибывал в Картахену в первой половине следующего дня. Теперь мы могли обстоятельно поговорить. Карта, на которой обозначалась линия фронта и на суше и на море, помогала нам понимать друг друга.

В сущности, только после этой беседы я получил первое истинное представление о событиях, происходивших в последние месяцы на флоте. Коротко говоря, дела обстояли так. Февральские выборы в кортесы 1936 года принесли победу Народному фронту. Они показали, что революция в Испании не умерла. Вот тогда-то реакционные элементы во главе с генералами и адмиралами сделали ставку на вооруженный мятеж против республики. Генерала Франко уличили в заговоре буквально на второй день после победы Народного фронта. В порядке наказания его назначили генерал-губернатором на Канарские острова. Сообщникам Франко – адмиралам и офицерам, которых уволили из армии и флота, удалось сохранить полные оклады и, разумеется, свободу, так что они могли за казенный счет продолжать подготовку заговора.

И эта подготовка шла вовсю не только в Испании. В генеральных штабах Германии и Италии были созданы специальные отделы, поддерживавшие связь с заговорщикам, занимавшиеся детальным планированием и материальной подготовкой мятежа. Германские корабли – причем не какие-то второстепенные суда, а линкоры, крейсера, эсминцы – все лето находились в портах Испании. Они стояли наготове, чтобы в

случае нужды помочь мятежникам. В полной боевой готовности были морской и воздушный флоты Италии. На территории соседней Португалии создавались склады оружия и боеприпасов. На многих кораблях и во многих гарнизонах в заговоре участвовали все офицеры. Это было неудивительно, если учесть, что кадры строевых офицеров веками формировались из представителей аристократических семой и придворной знати. Заговор почти до последней минуты сохранялся в тайне.

Лишь случайное обстоятельство помогло раскрыть его. За несколько дней до начала мятежа командир крейсера «Республика», находившегося в капитальном ремонте, сообщил морскому министру о готовящемся восстании. Он не осмелился сделать это по служебной связи. Сообщение было передано из кабинета гражданского губернатора Кадиса. А министр, получив радиограмму, не знал, как ему поступить. От штаба радиограмму пришлось скрыть: иначе мятежников предупредили бы. В результате республиканские власти не приняли никаких мер для ликвидации заговора.

В ночь на 18 июля 1936 года мятеж вспыхнул. Одновременно во всех гарнизонах страны, несмотря на неподготовленность правительства, фашисты встретили резкий отпор. Гнев широких масс, их воля к борьбе были так сильны, что стихийно возникшие отряды рабочей милиции подавили мятеж в столице и в большинстве промышленных районов Испании. Франкистам удалось захватить власть лишь в Марокко да в нескольких районах севера и юга. Положение их было критическим.

Еще более сильный отпор фашисты получили на кораблях. Необычная активность офицеров насторожила команды. Матросы почувствовали недоброе. Офицеры старались изолировать их от народных масс, не увольняли на берег. Это вызвало еще большие подозрения и восстановило моряков против офицерства. А радисты, через чьи руки проходили депеши заговорщиков, подтвердили подозрения матросов и подсказали им точную дату начала мятежа.

Когда 18 июля мятежники дали сигнал к восстанию – «Над Испанией ясное небо», на кораблях, находившихся в открытом море, между офицерами и матросами произошли настоящие бои. Из всего действующего флота фашисты захватили только один эсминец – «Веласко».

Трагически сложилась судьба кораблей в Эль-Ферроле. Здесь на заводе стояли два недостроенных крейсера типа «Канариас», в доке – линкор «Эспания», в порту – крейсер «Сервера», на котором шел текущий ремонт. Рядовой состав этих кораблей сохранил верность республике. Не имея возможности выйти в море,

матросы заняли территорию базы, арсенал и завод, но город оказался в руках мятежников. После кровопролитных боев фашисты овладели базой и кораблями.

В своих планах мятежники возлагали большие надежды на флот. Он должен был обеспечить им переброску армии из Африки на Пиренейский полуостров. В морском штабе были подготовлены секретные приказы кораблям об оказании поддержки Франко. Но несколько офицеров-связистов сохранили верность правительству. Вместо радиограмм с приказом присоединиться к мятежникам они передали на корабли, находившиеся в море, сообщение: «Изменники выступили против правительства». Это сообщение приняли на крейсере «Либертад». Радисты передали его не командиру, а матросам. Те сразу же решили обезвредить офицеров. Радиорубка крейсера превратилась в своего рода командный пункт флота. В то время как на мостике и в каютах матросы боролись с мятежниками, из рубки на все корабли флота передавались сообщения, призывающие сохранить верность правительству, не слушать мятежных офицеров, арестовать всех, кто поддерживает Франко.

Призывы были услышаны. На линкоре «Хайме I» офицеры, узнав, что их замыслы рушатся, открыли с мостика пулеметный огонь по команде, но матросы сумели расправиться с ними и удержали корабль в своих руках.

Флот сохранил верность республике, однако основная масса офицеров изменила ей. Из девятнадцати адмиралов к Франко не присоединились лишь двое, из тридцати одного капитана первого ранга – также двое, из шестидесяти пяти капитанов второго ранга – семь, из ста двадцати восьми капитанов третьего ранга – тринадцать. В общем, верными правительству остались каких-нибудь десять процентов офицеров. Да и среди них были скрытые изменники, только ждавшие случая перебежать к фашистам.

Корабли, находившиеся в открытом море, сперва не знали, куда идти: обстановка на берегу оставалась неясной. Постепенно они начали сосредоточиваться в Картахене. Как-то стихийно Картахена стала главной базой республиканского флота и сохраняла эту роль всю войну. В Картахену мы и направлялись с Педро Прадо.

Картахена

Картахена совсем не похожа на Мадрид. В столице бросались в глаза большие, современные дома, широкие улицы и бульвары, фешенебельные гостиницы, новое метро. В Картахене все говорило о седой старине. Город стоял уже третье тысячелетие.

Некогда он назывался Новым Карфагеном. Из этого порта в 218 году до нашей эры Ганнибал двинулся в поход против Рима. Двадцать с лишним веков Картахена играла важную роль в жизни Пиренейского полуострова. Глубоко врезавшаяся в берег, со всех сторон окруженная горами, здесь была лучшая на Средиземном море естественная гавань. Высокие горы надежно прикрывали ее от нападения с суши. Однако в XIX веке главной базой военно-морского флота Испании стал Эль-Ферроль на берегу Атлантического океана. На Картахену уже не обращали внимания, поэтому она постепенно приходила в упадок.

В городе были узенькие, кривые улицы, по которым зачастую не могла пройти автомашина, низкие старинные здания с толстыми стенами, посеревшими от времени, зноя и пыли.

Испания вообще страна контрастов, но нигде они не поражали меня так, как в Картахене. Роскошь и нищета, блеск и грязь соседствовали в этом городе на каждом шагу. Едва ли не самые дорогие автомобили того времени, комфортабельные «Испано-Суизы», красовались среди тяжелых скрипящих повозок, в которые были запряжены слабосильные ослики. Огромное здание, занятое командиром базы на улице Калья-Майор, было настоящим дворцом. Почти половина этого дворца отводилась под личные апартаменты адмирала. У него были и парк, и личная церковь. А многочисленный караул помещался в одной маленькой комнате. Матросы и солдаты жили в грязи, спали на тесно составленных топчанах и укрывались неизменными плащами.

Те же контрасты – наследие монархии – бросались в глаза и на кораблях: прекрасные каюты офицеров и тесные, лишенные всяких удобств кубрики матросов. Высокие офицерские оклады и ничтожное содержание, скверная пища для рядовых и унтер-офицеров.

То, что в последние десятилетия Картахена была заброшена, сказалось на оборудовании базы и средствах ее обороны. Док мог принимать только эсминцы, склады топлива были малы и плохо укрыты, на окрестных высотах стояло довольно много батарей, в том числе и крупного калибра – до пятнадцати дюймов, защищавших базу с моря, а из зенитных средств насчитывалось всего несколько трехдюймовых пушек.

Вот в этой Картахене и предстояло базироваться республиканскому флоту, а ее скромный порт принимал большие массы грузов: военное снаряжение и продовольствие.

В день моего приезда во внутренней гавани, называвшейся Арсеналом, стояло несколько эсминцев. Они вернулись после операции в Гибралтаре и принимали боеприпасы. Корабли были

грязноваты. Это можно было бы объяснить длительным пребыванием в море, не натолкнись я на шум и беспорядочную толчею на верхней палубе, говорившие об отсутствии элементарного порядка. Матросы работали с подъемом, но дисциплины не чувствовалось.

То же наблюдал я и в других местах. Люди не щадили своих усилий, но организованности и порядка явно не хватало.

Старая система рухнула, и требовалось определенное время, чтобы на смену ей пришла новая. Многое зависело от командных кадров. Те офицеры, что остались верными республике, не были способны по-новому, по-революционному решать возникшие задачи. Они хотели сохранить на кораблях старые порядки. К тому же испанские офицеры привыкли к беспечной и праздной жизни, не желали менять своих привычек, обычаев даже в столь трагическое для республики время. Как бы ни складывалась обстановка, их нельзя было отвлечь, например, от бесконечной комиды. Она тянулась часами: испанцы со вкусом любят поесть, выпить, весело побеседовать за столом. Каждый хочет послушать других, блеснуть своим остроумием.

Вспоминаю Антонио Рупса – далеко не худшего представителя испанского офицерства. Я познакомился с доном Антонио сразу, как только приехал в Картахену. Он командовал базой, и мне приходилось часто иметь с ним дело. Высокий, красивый брюнет, приветливый и обходительный, он был приятным собеседником и гостеприимным хозяином.

Руис считал себя республиканцем, даже немного социалистом и сторонником Прието. Как начальник базы, он скорее наблюдал за событиями, чем руководил ими. Черновой, повседневной работы не любил. Когда несколько позднее в Картахену стали приходить транспорты с бомбами и самолетами, дон Антонио не хотел брать на себя руководство разгрузкой и вечно искал человека, на кого можно было бы возложить эту неприятную миссию. Только когда на причалах скапливалось много взрывчатки (порой она лежала там огромными штабелями), Руис начинал нервничать и проявлял неожиданную энергию, чтобы поскорее вывезти опасный груз.

Зато кабинет Антонио и его столовая служили веселым местом отдыха для командиров кораблей. Комиды там тянулись особенно долго и проходили особенно весело и непринужденно. Иногда в них участвовали и наши волонтеры.

Конечно, не все офицеры были одинаковы. Я знал Р. Вердия, командовавшего флотилией подводных лодок. Он был храбрым и решительным человеком. Командуя подводной лодкой «С-5», он оказался единственным ее офицером, не втянутым в заговор.

Вердия сумел повести за собой экипаж, так как пользовался полным доверием команды, и мятежники были быстро побеждены. Благодаря Вердия не только «С-5», но и все другие подводные лодки остались на стороне правительства.

К сожалению, Вердия погиб в первые месяцы войны при бомбежке Малаги.

Не похожи были на старых офицеров и командиры, выдвинувшиеся во время войны из среды матросов и старшин. Они искренне ненавидели фашистов, были полны решимости отстоять республику. Новые задачи были уже по плечу им: ведь в мирное время эти люди несли на себе основную тяжесть корабельной службы.

Большое впечатление произвел на меня, например, начальник охраны водного района Картахены Лаго. Унтер-офицер в прошлом, он работал с исключительной энергией, делал свое дело умно и толково. Таких людей можно было найти всюду, но их выдвигали медленно и неохотно. Прието, став министром, явно саботировал создание демократических кадров офицерства.

Северный поход

Проведя несколько дней в Картахене, я возвращался в Мадрид. Надо было доложить послу обстановку на флоте и заручиться разрешением на более длительное пребывание там.

Наша машина мчалась по прибрежной дороге на Аликанте. Меня сопровождали два маринерос – моряка, которых я совсем не знал. Антонио Руис рекомендовал взять их с собой на всякий случай. Оба маринерос были увешаны оружием. Оказалось, они анархисты, которых почему-то считали особенно подходящими для охраны – наверно, из-за их воинственного вида.

Мои спутники были настроены разговорчиво, но я плохо понимал их, поэтому мы изъяснялись главным образом языком жестов. На аэродромах Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер, мимо которых мы проезжали, стояло несколько бомбардировщиков.

– «Потез», франсез, – объясняли мои спутники. Французские «Потез» были старенькими и малопригодными для боевых дел. Мы еще не знали, что через месяц-другой на этих аэродромах будет кипеть работа по сборке новых советских истребителей и бомбардировщиков.

Днем проехали Аликанте – живописный курортный город, совсем не похожий на Картахену. На улицах – пышная зелень, высокие пальмы. Дома яркой окраски. Много ресторанов и кафе. По набережной прогуливались роскошно одетые дамы, иностранцы. Моно встречались несравненно реже, чем в Мадриде

и Картахене.

– Фашист, – процедил сквозь зубы шофер, показывая на беспечно фланирующих прохожих. Кажется, он не ошибся.

Вид у города такой, словно война его не касалась. А на рейде – немецкие и итальянские военные корабли.

Под вечер у Аранхуэса шофер, плохо знавший дорогу, свернул вместо Мадрида на Толедо. Проехали километров пять и уперлись в хвост колонны, идущей на фронт. Мои маринерос, мирно дремавшие перед этим, выскочили, размахивая пистолетами.

– Бурро (осел)!.. – яростно кричали они на шофера. Пришлось их успокаивать. Но вообще-то так недолго и переехать линию фронта, оказаться в объятиях фашистов…

В Мадрид я приехал в тот момент, когда происходила смена правительства. В кабинет Кабальеро вошли шесть социалистов, три республиканца разного толка, два коммуниста и по одному представителю от каталонских и баскских националистов. Новое правительство было сильнее старого, но получило от него тяжелое наследство.

Положение на фронтах ухудшилось. Франко взял Талаверу и торжественно объявил о начале наступления на Мадрид. В городе шли разговоры о «пятой колонне» – «кинта колумна». Выражение это стало быстро распространяться. «Кинта колумна» действовала. Но была и другая «пятерка», о которой говорили с восхищением. Я узнал о пятом полке, формирующем новые боевые отряды. Руководили полком коммунисты. На улицах становилось меньше фланирующей публики, а больше вооруженных бойцов народной милиции.

Прието стал министром. Он принял меня в своем роскошном кабинете.

– Решено отправить флот в поход на север, в Бискайский залив. Рекомендую вам принять участие в этой операции, – сказал он.

Я слышал о походе впервые, пытался узнать его цель, но Прието отделался общими словами.

– Если хотите участвовать, я дам указание новому командующему флотом Мигелю Буиса.

– Конечно, раз операция состоится, я хотел бы участвовать в ней.

– Прекрасно. А шампанское разопьем после похода. Если, конечно, встретимся… – сказал Прието со своей обычной иронической улыбкой.

Шампанское полагалось по случаю назначения его министром. А встретимся ли? Шла война, и операция предстояла

боевая…

Но зачем эта операция проводилась? Прието утверждал, что для помощи баскам и астурийцам. После того как мятежники захватили Сан-Себастьян и Ирун, Астурия и Бискайя были отрезаны от Франции и не получали оттуда ни продовольствия, ни боеприпасов. Однако что мог изменить в этом отношении флот? Его поход на север был весьма рискованной операцией, а главное, покидая Средиземное море, республиканские корабли переставали блокировать порты Гибралтара и тем самым облегчали мятежникам переброску войск из Африки в Испанию.

В первый период после мятежа корабли Франко не осмеливались выходить в море. Мятежников выручала лишь итальянская авиация, по воздуху перевозившая войска из Африки. Надо полагать, что вместе с сухопутными силами республиканский флот тогда мог еще попытаться захватить порты в Гибралтаре. Это оказало бы огромное влияние на весь ход войны. Но увы… флот ушел на север.

Свою роль сыграло обстоятельство, что север с давних пор служил опорой испанских социалистов. Прието являлся депутатом города Бильбао, и потому на севере находилось немало его приверженцев. Предпринимая Северный поход, дон Индалесио хотел продемонстрировать свое внимание к ним. А как эта операция отразится на общем ходе войны, он не думал или не представлял себе.

Приказ о выходе на север был получен эскадрой в середине сентября. Его начали широко обсуждать на кораблях. План перехода разрабатывался в Центральном комитете флота с участием командиров. Особенно детально обсуждали строй кораблей, их курсы, время, более удобное для прорыва через Гибралтар.

К 20 сентября вся эскадра сосредоточилась в Малаге – самом южном республиканском порту на Средиземном море. Настроение команд было боевое. Оно еще больше поднялось, когда на рейд вошел и присоединился к эскадре крейсер «Мендес Нуньес». Застигнутый мятежом в Африке, в Рио-де-Оро, он сумел прорваться в Средиземное море, чтобы воевать на стороне республики.

Громкое «ура», возгласы «Вива ла република!», доносившиеся со всех кораблей, были наградой мужественной команде крейсера. На рейде стояли уже десять крупных кораблей, готовые к походу. Среди них линкор «Хайме I» с его внушительными двенадцатидюймовыми орудиями, крейсера «Либертад» и «Сервантес» и шесть эсминцев.

Из Малаги вышли вечером 21 сентября, чтобы подойти к

Гибралтару в темноте. Вскоре на горизонте появился немецкий крейсер. Он шел параллельно республиканской эскадре, явно следя за ее движением.

Когда корабли приблизились к самой узкой части Гибралтарского пролива – между Сеутой и Альхесирасом, – на мостике «Либертада» стало как-то напряженно тихо. Наступил решительный момент. Поступили сведения, что мятежники установили по обе стороны пролива батареи крупного калибра. Курс эскадры проложили с таким расчетом, чтобы пройти на возможно большем расстоянии от Сеуты, прижимаясь к английскому Гибралтару, а затем также на большой дистанции миновать Альхесирас, но эти дистанции ограничивались узостью пролива. А какова дальность огня новых фашистских батарей, никто не знал.

Командующий флотом М. Буиса нервно ходил но мостику. Глаза его с тревогой следили за эскадрой. Он был храбрым человеком и не испугался бы принять бой на своем корабле со значительно более сильным противником. Но сейчас он чувствовал ответственность за весь флот.

Буиса не принадлежал к касте родовых дворян, моряки знали его республиканские взгляды и за это уважали. Высокий, худой и молчаливый, он умел слушать. Сам же был немногословен. Речь его звучала отрывисто и резко, как короткие очереди пулемета. Выпустив их, Буиса снова погружался в молчание. До гражданской войны он командовал вспомогательным судном. Командовать эскадрой ему было трудно.

Над проливом стояла густая, черная ночь. Ее прорезали только прожектора береговых укреплений. Иногда луч на несколько секунд останавливался на том или ином корабле. Казалось, вот-вот последует залп. Но батареи молчали. По-видимому, корабли проходили вне досягаемости их орудий.

Так миновали Сеуту. Потом за кормой остался и ярко освещенный множеством огней английский Гибралтар. Корабли повернули налево, удаляясь от Альхесираса. Все почувствовали облегчение. Впереди открывалась ширь Атлантического океана. Когда эскадра оказалась на траверзе Кадиса, многие моряки стояли на палубе, безмолвно вглядываясь в даль. Еще недавно тут была их база, сюда они возвращались из походов. Здесь жили их семьи, друзья. Теперь эти места захватили мятежники. Что же происходило там?

Другой день эскадра провела спокойно, вдали от берегов и оживленных морских путей. Только мертвая зыбь покачивала корабли. В центре соединения шел, часто пуская густые черные клубы дыма, линкор «Хайме I». Огромный, вооруженный

тяжелыми орудиями, он выглядел особенно грозно.

Немногие понимали, что этот устаревший тихоходный корабль плохо приспособлен к современному бою. При встрече с противником он только мешал бы быстроходным крейсерам и эсминцам, был бы для них обузой. Перед походом раздавались здравые голоса, предлагавшие оставить линкор в Картахене. Но это предложение отвергли самым решительным образом. Особенно громко шумели анархисты, которых было много среди членов команды «Хайме I».

Обстановка вновь стала напряженной, когда эскадра приблизилась к главной военно-морской базе мятежников – Эль-Ферролго. Это было место наиболее вероятной встречи с противником. Но, как мы и предполагали, мятежники не осмелились выйти и принять бой. Они имели уже достаточно кораблей, но не были уверены в командах. Так прошла вторая половина дня…

– Авионес (самолеты)! – раздался под вечер крик сигнальщика.

Боевая тревога подняла моряков. Зенитные орудия нервно вращались, ища цель. Но в небе был виден один самолет-разведчик. Он шел, пересекая курс эскадры, стремясь установить, куда она направляется.

Трудно было сказать, что последует за этим. На мостике крейсера «Либертад», где размещался Центральный комитет флота, стало необычно оживленно и шумно.

Центральный комитет в те дни был верховным органом управления морскими силами. Его заседания проходили бурно. По любому поводу возникали горячие споры. Высказываться имели право все, никто не мог остановить говорящего. Когда требовалось принимать быстрые решения, такие дебаты очень осложняли управление эскадрой. Меньше всех говорил сам командующий Буиса. Он лишь изредка вставлял короткие замечания.

Следовало ждать нападения авиации. Зенитная защита эскадры была слаба, а мятежники, по слухам, получили из Италии много новых самолетов «капрони». Ударом с воздуха фашисты могли причинить флоту тяжелый урон. Но по каким-то причинам они все же не напали на корабли.

Мы удалились от опасного района. Наконец на горизонте показались высокие горы Астурии. Взяли курс на гавань Хихон.

Эскадра едва уместилась в маленьком порту. Перед нами открылся город, выглядевший мрачновато даже в солнечный сентябрьский день: строгие и довольно однообразные серые дома, ни высоких зданий, ни ярких красок. Причалы были заполнены

народом, пришедшим встретить эскадру. Население с радостью приветствовало моряков, хотя эта радость и не выражалась так бурно, как в южных портах: сказывался более сдержанный характер северян.

На крейсер «Либертад» прибыли губернатор Белармино Томас – социалист, из горняков, и комиссар Гонсалес Пенья. Они особенно радовались оружию, которое им доставил флот.

– Теперь мы уже наверняка возьмем Овьедо. Ведь это надо сделать до осенних дождей.

Лица гостей выражали решимость и непреклонность. Овьедо, главный город Астурии, захваченный мятежниками, был тогда осажден с трех сторон. Его атаковали не один раз. Полковник Аранда, командовавший мятежным гарнизоном, доносил Франко, что ему вот-вот придется капитулировать, если он не получит серьезной помощи. Но республиканцам не хватало военного опыта, чтобы завершить окружение и сломить противника.

Комиссар Пенья, узнав, что я компанеро русо – русский товарищ, – крепко пожал мне руку и от имени астурийцев стал горячо благодарить в моем лице всю нашу страну. Он вспомнил о помощи, оказанной Советским Союзом астурийским горнякам в 1934 году, когда реакционное правительство Испании учинило кровавую расправу над ними. Многие горняки нашли тогда убежище в Советской стране.

Пенья предложил поехать на подступы к Овьедо, чтобы своими глазами посмотреть, как там сложились дела. Полчаса езды на машине – и мы остановились возле небольшого домика комендатуры. Здесь нам посоветовали переодеться:

– Наденьте высокие сапоги, иначе завязнете в грязи. И плащи – для маскировки.

Чтобы попасть в предместье Овьедо Лугонес, надо было проехать несколько сот метров по открытой простреливаемой местности. Тут мы пошли на маленькую хитрость. Так как за шквальным огнем обычно следует некоторое затишье, то машины останавливались на открытом участке и выжидали, не последуют ли еще выстрелы. Затем, выбрав подходящий момент, снова неслись полным ходом и успевали пересекать простреливаемый участок, прежде чем на дороге снова начинали рваться снаряды.

С наблюдательного пункта в Лугонесе мы видели улицы Овьедо. Цепочки окопов с той и другой стороны отчетливо определяли линию фронта.

Когда мы покидали наблюдательный пункт, Педро Прадо, пренебрегая опасностью, вышел на открытую площадку. Прежде чем успели оттащить его за рукав, несколько пуль уже просвистели над головой Педро.

А в двухстах метрах от наблюдательного пункта, возле дома, беспечно играли дети. Сюда снаряды не залетали. Недели через две после того, как мы побывали под Овьедо, там развернулись упорные бои. О них живо рассказывал потом Михаил Кольцов. Республиканцы ворвались в город, и когда, казалось, победа была уже обеспечена, их наступательный порыв ослабел, они перешли к обороне, а затем оставили занятые позиции.

Мы вернулись из-под Овьедо в Хихон. Час спустя сидели в маленьком ресторанчике, пробуя знаменитый астурийский сидр. Официант поднял бутылку высоко над головой и направил струю в кружку, которую держал в другой руке. Струя описывала длинную дугу. Мне объяснили, что сидр в бутылке еще не совсем готов для питья. Надо, чтобы он вспенился, ударяясь с высоты о край кружки, тогда приобретет нужный «букет».

Хотя мы в Хихоне всерьез обсуждали вкус и выдержанность сидра и, сидя в ресторанчике, попивали его, на каждом шагу там чувствовалась близость фронта. В городе в тот вечер были приняты все меры на случай налета авиации. Настроение жителей, особенно рабочих, было боевое.

Совсем иную картину увидели мы в Сантандере. Проехав всего триста километров вдоль берега, мы словно попали в другую страну, где ничего и не слышали о войне. На набережной было полно гуляющих. По широкой косе, ведущей к бывшему королевскому дворцу, мчались машины, шли нарядно одетые люди. Прежде в Сантандере была летняя резиденция Альфонса XIII. Испанские аристократы по старой привычке приехали туда на лето, где их застала гражданская война. Симпатии всей этой публики были отнюдь не на стороне республиканцев, никто и не старался скрывать этого.

Странные вещи можно было увидеть в ту пору в Испании. На фронтах лилась кровь, а защитники республики проявляли порой удивительное благодушие. Так, команда крейсера «Мендес Нуньес», мужественно прорвавшаяся в Средиземное море, чтобы присоединиться к флоту, оставшемуся верным правительству, позволила всем офицерам-мятежникам сойти на берег в Рио-де-Оро. Офицеры тут же отправились к Франко. Сантандерские власти прекрасно знали, что в городе полно монархистов, но аристократы и богачи беспрепятственно получали заграничные паспорта и спокойно отправлялись на иностранных пароходах: кто за границу, а кто и прямо в лагерь мятежников.

Врагов республиканской Испании в этом городе было более чем достаточно. Вскоре мы сами в том убедились. Мне и моему спутнику, члену Центрального комитета флота Хативе, пришлось по дороге в Бильбао заночевать в Сантандере: шофер жаловался

на неисправность машины. Мы остановились в гостинице. Номера нам предоставили весьма неохотно.

Когда вечером мы спустились в ресторан, меня поразил грубый тон официанта и враждебность богато разодетой публики. Только мы уселись, как ужинавшие за соседними столиками стали демонстративно уходить. Вокруг нас образовалась пустота. Хатива горячо объяснялся с официантом и хозяином ресторана. Я не сразу разобрал, в чем дело. Тон разговора становился все более резким. Когда Хатива вытащил из кармана пистолет, я понял, что назревает крупный скандал. Оказалось, какие-то господа, сидевшие в ресторане, были шокированы моно Хативы и требовали вывести нас. Хозяин, угождая им, старался нас выпроводить. Смягчился он только тогда, когда Хатива напомнил ему о республиканских эсминцах, вошедших в гавань Сантандера, и пообещал прийти сюда с матросами, чтобы навести порядок.

Враждебность местной публики чувствовали не мы одни. Моряки на эсминцах не без горечи шутили:

– Может, прежде чем идти в Бильбао, надо бы обстрелять Сантандер?

Наутро мы уехали в Бильбао – столицу страны басков.

Бильбао, огромный город на севере Испании, показался мне до странности похожим на наш Ленинград. Возможно, потому, что в Бильбао мостов не меньше, чем в Ленинграде, или же потому, что стояла хмурая, совсем ленинградская погода. Тяжелые тучи висели над крышами, сеял мелкий дождь… Баски не жаловались на погоду – привыкли, к тому же дождь предохранял их от налетов авиации. Бильбао уже не раз бомбили итальянские «капрони».

Фронт проходил километрах в шестидесяти от города. Баски были полны решимости бороться за свободу, но не имели оружия. Один из членов правительства Басконии, рассказывая о том, как они остро нуждаются в оружии и продовольствии, сетовал:

– Франция отказывает нам во всем необходимом, а немцы и итальянцы открыто помогают Франко! Их самолеты поддерживали мятежников при наступлении на Ирун и Сан-Себастьян. По существу, не мятежники, а иностранные интервенты взяли эти города.

В порту Бильбао мы увидели много испанских судов, стоявших на приколе; они не решались выходить в море. Регулярные рейсы продолжали совершать только французские и английские транспорты, вывозившие из страны басков руду. Обратно они приходили порожняком. Деньги, вырученные за товары, оседали в парижских и лондонских банках.

Идут «игреки»

Я был первым советским представителем, посетившим север Испании. Отсюда мне надо было при первой возможности выбраться в Мадрид, чтобы рассказать нашим товарищам, какова обстановка. Снова возвратился в Сантандер, откуда должен был идти на Мадрид самолет. Перелет предстоял сложный и рискованный, но выбора не было.

Летели мы над территорией, запятой мятежниками. Несколько автоматов, выставленных в окна пассажирского «Дугласа», должны были защищать его от вражеской авиации. Конечно, мы понимали, насколько это иллюзорно…

Погода нас обманула. Над Сантандером стояли густые облака, но едва мы пролетели горы и оказались над вражеской территорией, облачной пелены как не бывало. Я посматривал на свой чемоданчик, лежавший на полке. В нем хранились записи для доклада Розенбергу и Гореву. Как быть с ними, если самолет подобьют или он совершит вынужденную посадку? Но все обошлось благополучно.

Новости, которыми меня встретил Мадрид, были нерадостными – пал Толедо.

Уезжая из Бильбао, я рассчитывал скоро возвратиться. Но не пришлось. Меня пригласил Горев.

– В ближайшее время по просьбе республиканского правительства должны прийти из Советского Союза транспорты с оружием. Вам следует организовать их прием в Картахене или другом порту на Средиземном море.

– Как же быть с эскадрой? – спросил я посла, которого считал своим непосредственным начальником.

– Необходимо встретить первый транспорт. Сейчас это, пожалуй, самое важное, а эскадра не сегодня-завтра уйдет из Бильбао, – ответил он.

Действительно, с первого дня пребывания на севере эскадра столкнулась с непредвиденными трудностями – недоставало топлива, базы были не приспособлены, усилились налеты вражеской авиации, а зенитного прикрытия не было. Отсутствовали и истребители. Авиация мятежников могла почти беспрепятственно, днем и ночью, совершать налеты на эскадру. К тому же в конце сентября в Средиземном море появились крейсера мятежников, вышедшие из Эль-Ферроля. Они угрожали коммуникациям республиканцев. Вот тогда-то и стала очевидной ошибочность Северного похода: корабли, не совершив ни одной серьезной операции, были вынуждены возвращаться обратно…

Первый советский транспорт «Комсомол» уже грузился в

Севастополе. Вопрос о том, где лучше ему ошвартоваться для разгрузки, не пришлось обсуждать: Картахена была единственным портом, относительно защищенным от противника с моря и с воздуха.

Я побеседовал еще раз с Прието у него на квартире и собрался в путь.

Вылетел из Мадрида в тот самый день, когда республиканский флот отправился с севера на свою главную базу. Разными путями я и мои друзья, испанские моряки, начали свой путь в Картахену.

Рано утром сел на самолет, шедший в Аликанте. Оттуда до Картахены можно было доехать на машине за два часа. Старенький «Потез» забрал полтора десятка пассажиров и с трудом оторвался от земли. Спутники мои, в большинстве иностранцы, спешили выбраться из осажденного Мадрида.

Над горами самолет сильно болтало. Пассажиры чувствовали себя плохо. Пожилая француженка умоляла хоть чем-нибудь помочь ей, а муж ее, совсем старый, безмолвно сидел рядом, едва сохраняя сознание и цепляясь за ручки кресла.

Я думал о том, что ждет меня в Картахене, о той роли, которую должен был играть республиканский флот в этой затянувшейся войне.

Бывает так, что в ходе войны на флот ложится на первый взгляд малозаметная, но тяжелая работа, от которой зависит успех на сухопутных фронтах. А со стороны кажется, будто бы флот бездействует.

Конвоировать транспорты с грузами, заботиться о том, чтобы в пути на них не напал противник и они смогли доставить военное снаряжение, продовольствие, – вот что стало главной задачей республиканского флота. Это было далеко не легко, не просто и совсем не безопасно. Эскадра, выполняя свою трудную задачу, находилась в море в любую погоду, днем и ночью. Часто от моряков требовалось большое мужество. Они принимали на себя удары врага, порой сами вызывали их, отвлекая противника от транспортов. Но обо всем этом мало кто знал. О таких боевых делах стараются не распространяться, о них не сообщают в сводках: надо строго соблюдать военную тайну. На моряков, случалось, даже роптали: «Что делает флот?».

В такой сложной обстановке командование должно обладать большой выдержкой. Рассказывают, у японского адмирала Того во время русско-японской войны сожгли дом. Воинственно настроенным фанатикам казалось, что адмирал избегает боев, не хочет действовать активно. Война началась, как известно, внезапно – японские миноносцы напали на русские корабли,

стоявшие на внешнем рейде Порт-Артура, торпедировали два царских броненосца и крейсер. Но за этим многообещающим первым успехом последовало затишье. Японцы блокировали русский флот в Порт-Артуре. Того выжидал благоприятной обстановки. Шли месяцы. «Почему Того больше не топит русские корабли?» – возмущались любители громких побед. Адмирала ругали, потом пустили и «красного петуха». Между тем своим кажущимся бездействием Того терпеливо обеспечивал господство на море, что в результате привело к последующим успехам…

Как будут развиваться дальнейшие события в Испании, в большой степени зависело от доставки республиканцам оружия. Его привозили морем в Картахену. Военным кораблям приходилось изо дня в день быть в готовности вести бой с флотом и авиацией мятежников. Но в день моего приезда в Картахену республиканская эскадра в базу еще не прибыла. Гавань выглядела непривычно пустынной.

Командир базы Антонио Руис встретил меня приветливо. Он явно скучал и был рад новому человеку. А мне нужно было деликатно выяснить готовность порта к приему транспортов.

Я начал издалека. Заметил, что война затягивается и правительство поступает правильно, занимаясь организацией Народной армии… Дон Антонио перебил:

– Война затягивается? Но пуеде сер – не может быть. Мятеж или удается сразу, или обречен на провал. Франко быстро победить не смог, значит…

– Однако военная сила и организованность действий пока на стороне мятежников. С этим надо считаться.

Дон Антонио отмахнулся от моих доводов. Он был в веселом и даже немного легкомысленном настроении. Мне пришлось приоткрыть свои карты:

– Армии понадобится много оружия; откуда бы оно ни шло, прибывать будет, очевидно, морем в Картахену.

Только тогда он всерьез заинтересовался. Мы долго сидели над картой Средиземного моря. Разбирая возможные маршруты, я старался показать дону Антонио, что мятежники, владея Гибралтаром и островом Мальорка, смогут перехватывать транспорты, если те будут следовать без конвоя. Республиканский флот скоро вернется в Картахену. Значит, ему придется конвоировать транспорты.

– Как пойдет работа в базе и в порту, когда прибудет сразу несколько транспортов?

Никакого плана на этот счет мой собеседник, конечно, не имел. Раньше из Картахены вывозили фрукты, руду, свинец. Ввоз был небольшой, и таких тяжелых, громоздких грузов, как пушки,

танки, самолеты, здесь никогда не принимали. Порт был к этому не подготовлен. Довольно быстро я выяснил, что мы сразу столкнемся с нехваткой транспортных средств – вагонов, открытых платформ. Грузовиков с прицепами совсем не было.

– Как вы думаете выйти из этого трудного положения? – спросил я дона Антонио.

– Позовите ко мне сеньора Матео, – распорядился он.

Вскоре пришел полковник Матео – высокий худощавый старик с печальными глазами. Это был, пожалуй, первый офицер, одетый строго по форме.

Я отошел в сторону, не желая вмешиваться в разговор дона Антонио с подчиненным. По ответам Матео понял, что он хорошо осведомлен о положении дел в базе. Позже я убедился, что это был очень деловой человек, находивший выход из любого трудного положения.

В начале мятежа полковник потерял единственного сына. Анархисты под предлогом того, что им нужны были винтовки для защиты республики, напали на правительственный склад оружия. Молодой офицер Матео пытался удержать их. Но анархисты набросились на него с криками: «Фашист, мятежник!». Он был убит на посту. Матео-отец тяжело переживал эту трагедию, но она его не сломила. На службе он был энергичен, деловит и немногословен. Сколько раз базе приходилось трудно: то грузов поступало больше, чем рассчитывали, то не могли быстро разгрузить транспорты с оружием. Мы всегда обращались к Матео, и не было случая, чтобы он не предпринял действенных мер.

…Мне нужно было еще о многом переговорить с доном Антонио, но он не привык задерживаться на службе и просиял, когда вестовой доложил: «Комида листе». Обед подан, значит, пора прекращать дела. Я успел лишь договориться, что на другое утро мы вместе побываем в базе и осмотрим все собственными глазами.

Весь следующий день мы ездили на коче гранде – большой адмиральской машине. Побывали в Арсенале, выбрали причал для разгрузки первого транспорта. Несколько суток спустя у этого причала разгружался наш теплоход «Комсомол». Доставленные первые советские танки двинулись из Арсенала своим ходом.

В Арсенале многое поразило меня. Оказывается, на его территории находились судостроительные мастерские «Конструктора Навель», принадлежавшие смешанному англо-испанскому акционерному обществу. Правление общества находилось в Лондоне. Оттуда оно и осуществляло руководство. Этому же обществу принадлежал судостроительный завод в Эль-

Ферроле, захваченный мятежниками. Общество объявило, что оно вне политики. Однако в Эль-Ферроле спешно достраивали для Франко новые крейсера – «Канариас» и «Балеарес» – кстати, они очень скоро вышли в море и воевали против республиканцев, – а в Картахене тормозилась достройка двух почти готовых эсминцев и двух подводных лодок. Задерживалась поставка из Англии машин, хотя за них уже давно было уплачено.

Даже вода, которую получала база, была в руках англичан. Она поступала из Мурсии по водопроводу, принадлежавшему английской фирме. Именно во время войны вдруг стало не хватать воды в Картахене. Англичане заявляли, что устарели насосы. Из Лондона должны были привезти новые, но пресловутый «комитет по невмешательству» запрещал отправлять их в Испанию.

Начальник Арсенала дон Патрицио Касадо подчинялся Лондону, а не Мадриду. Прежде чем решать какой-нибудь сложный вопрос, он говорил своей секретарше Консуэле:

– Соедините меня с Лондоном.

Линия работала с перебоями. Она тоже принадлежала иностранной компании и к тому же проходила по территории, занятой мятежниками. Но Касадо это не смущало. Он упорно ждал, пока его соединят с английскими хозяевами, и разговаривал, ничуть не заботясь о секретности…

Выбирая причал, к которому могли бы подходить транспорты с оружием, мы остановились на внутренней гавани – Арсенале; он был окружен высоким кирпичным забором, и это хоть как-то защищало его от посторонних глаз. Но сохранить все в секрете было невозможно. Первая партия советских танков, доставленных на «Комсомоле», еще стояла за забором, а весь город только и говорил об этом событии. Население ликовало. Когда танки появились на улицах Картахены, направляясь в Мурсию и далее – в Арчену, их встречали приветственными возгласами: «Вива руса!». Береты взлетали вверх.

За «Комсомолом» последовали другие транспорты. Мы называли их между собой «игреками», как бы подчеркивая необходимость держать сведения о них в строгой тайне. Однако она соблюдалась далеко не всегда. В этом особенно отличались высокопоставленные люди.

В ту пору мне часто звонил из Мадрида по телефону Индалесио Прието. Он уже стал понимать, что самая важная задача флота – обеспечивать морские перевозки. Другими путями республиканская Испания военного снаряжения почти не получала, а собственное производство было ничтожным.

– Дон Николас, скажите, пожалуйста, как идет разгрузка

важных материалов? – спрашивал Прието.

Затем следовали просьбы ускорить работу, горячие слова о том, как эти материалы необходимы. Для чего они необходимы, мог догадаться всякий.

В конце октября 1936 года в Картахену прибыл советский транспорт «Курск», доставивший истребители, бомбы, бензин. Дон Индалесио особенно беспокоился об этом грузе и требовал принять его немедленно: надвигались решительные бои за Мадрид. А в Картахене ждали разгрузки другие транспорты. «Курск» решили разгружать в Аликанте. Порт там небольшой, с воздуха он не был защищен. Дело было рискованное и едва не кончилось катастрофой. На второй день разгрузки налетели фашистские бомбардировщики. Положение неожиданно спас стоявший на рейде аргентинский крейсер. Когда бомбы стали падать вблизи него, крейсер открыл по самолетам огонь и отогнал их.

Истребители, доставленные «Курском», вскоре уже участвовали в боях. Ими командовал наш советский товарищ – С. Тархов. Дрались наши летчики доблестно.

Последний бой Тархов вел над Мадридом. Тысячи людей с восторгом наблюдали, как наши «курносые» обратили в бегство фашистские «юнкерсы». Те исчезли из виду, часть наших истребителей преследовала их. Другие завязали бой с «хейнкелями», прикрывавшими фашистские бомбардировщики. Тархов послал за бомбардировщиками молодых ребят, а сам с двумя более опытными летчиками пошел на «хейнкелей», чтобы лишить «юнкерсы» прикрытия. Его расчет оказался верным. Мятежники недосчитались шести машин: одну сбил сам Тархов, пять других – его товарищи.

В напряженную минуту боя из-за облаков вынырнуло еще шесть «хейнкелей». Они набросились на самолет Тархова и подбили его. Самолет потерял управление. Тархов пытался выровнять его, но машина срывалась в штопор. Пришлось выбрасываться с парашютом.

Уже падая, Тархов прикинул: ветер южный, его сносит к фашистам. Решив сделать затяжной прыжок, открыл парашют почти у самой земли. Стрелки-республиканцы, наблюдавшие за его падением, приняли советского летчика за фашиста и открыли по нему огонь…

Врачи извлекли четыре пули. Могучий организм летчика упорно боролся со смертью. До последней минуты Тархов говорил о своих ребятах, беспокоился о том, как они закончили бой, просил не рассказывать им, что его ранили свои.

– Им это вредно знать: как бы не отразилось на их политико-

моральном состоянии, – твердил он.

В Картахену продолжало поступать оружие. Разгрузка каждого нового «игрека» была непростой задачей. Особенно трудно приходилось вначале. Мы твердили о том, что транспорты надо разгружать как можно быстрее, но анархистский профсоюз с этим совершенно не хотел считаться. В самый горячий момент его деятели начинали митинговать, уводили грузчиков. Работа прекращалась.

Я видел, как в порту вырастали целые горы из ящиков с боеприпасами, танки и пушки подолгу стояли на причалах. Иногда порт даже не охраняли. И на железнодорожной станции не чувствовалось порядка. Сотни вагонов с военными грузами скапливались в ожидании отправки, не хватало паровозов. Между тем мятежники догадались, какую роль выполняет Картахена. Их генерал Кейпо де Льяно грозился «стереть ее с лица земли вместе со всеми красными». Налеты вражеской авиации усилились.

Положение в стране все более осложнялось. В ноябре шли жестокие бои под Мадридом. На Средиземном море активно действовал крейсер мятежников «Канариас», по скорости и мощности вооружения превосходивший все крупные корабли республиканского флота. Испанские транспорты, шедшие из Черного моря, могли благополучно попасть в Картахену лишь при условии солидного конвоя.

Мое положение как главного морского советника было довольно сложным. Занимаясь разнообразными флотскими делами, я не имел права кем-либо командовать: должен был давать только рекомендации, влиять на командующего флотом, добиваться точного соблюдения совместно разработанных планов.

Точность в военную пору имеет, как известно, решающее значение. Чтобы встретить транспорт в условленной точке у берегов Африки и провести его в Картахену, корабли должны были выходить в море в строго назначенный час.

Напряженность обстановки требовала максимальной скрытности движения «игреков». Поэтому я обращался к командующему флотом Мигелю Буиса лишь в самый последний момент, когда надо было высылать корабли для встречи транспортов. Хорошо, что у нас сложились добрые отношения. Мигель Буиса охотно выполнял все мои просьбы, не допытываясь, что за ними стоит. Видимо, понимал: и в его интересах соблюдать строгую секретность движения «игреков».

Наши товарищи

В ноябре 1936 года в Испанию прибыли два советских моряка-добровольца – С. С. Рамишвили и В. П. Дрозд. Обоих я знал и подбирал им работу с учетом характера и способностей каждого.

Семен Спиридонович Рамишвили стал советником командира базы в Картахене. Кроме замечательных лингвистических способностей он обладал и талантом организатора. С самого раннего утра и до позднего вечера Рамишвили колесил на своем маленьком «фиате» вместе с шофером и другом Хосе по причалам порта. Все у него получалось ладно. Рамишвили, или капитан де фрегата Хуан Гарсиа, как его звали в Испании, фактически стал командиром базы. Дон Антонио Руис, официально занимавший этот пост, не любил перегружать себя работой и был рад передать ее другому.

Валентин Петрович Дрозд, опытный моряк, человек живой, энергичный, был очень полезен на флотилии эсминцев. Командовал ею Винсенте Рамирес, андалузец, отличавшийся шумливым, а подчас и взбалмошным характером. На мостике у дона Винсента трудно было услышать чью-либо речь, кроме его собственной. Говорил он пространно и громко, не скупясь на самые соленые флотские выражения. Даже на совещаниях у командующего его голос заглушал все другие. Мятеж застал Рамиреса совсем молодым офицером. Из него получился бы неплохой командир флотилии, если б не его шумливость и неорганизованность.

Дон Рамон – Дрозд – умел удивительным образом нейтрализовать недостатки Рамиреса, охладить, когда нужно, его излишний пыл, дать вовремя спокойный и разумный совет. Рамирес очень уважал Дрозда и привязался к нему. Помню, как, усталые, они возвращались после походов с моря – работы у эсминцев было много – и приходили ко мне или к командиру базы. Держались они вместе, как неразлучные друзья.

– Дон Рамон – муй листо (очень умный), – не раз твердил мне Рамирес и восхищенно рассказывал о мужестве и умелых действиях Дрозда.

В годы Великой Отечественной войны В. П. Дрозд командовал эскадрой Балтийского флота. Сражался геройски. Погиб он трагически. Возвращаясь зимой 1943 года по льду из Кронштадта в Ленинград, попал в полынью после бомбежки. Его именем – «Вице-адмирал Дрозд» – был назван один из кораблей Балтийского флота.

Шли месяцы. Даже легкомысленно относившийся поначалу к войне дон Антонио Руис стал понимать, что она затянется надолго. Народная армия благодаря советской помощи оружием

и участию интернациональных бригад остановила наступление фашистов на Мадрид, нанесла им поражение и разгромила итальянский корпус под Гвадалахарой. Во главе правительства стоял Хуан Негрин, сменивший Ларго Кабальеро. От Негрина можно было ждать более решительных и последовательных действий. Республиканские войска готовились к наступлению. Доставка оружия играла решающую роль. Германия и Италия посылали мятежникам целые соединения самолетов, танков, пехоты. Итальянские корабли, уже не маскируясь, под своим государственным флагом действовали против республиканцев. Флот Франко получал от фашистских государств эсминцы и подводные лодки.

Для республиканской армии оружие продолжало поступать преимущественно через Картахену. Встреча «игреков», разгрузка, отправка вооружения на фронт – этой будничной работой была заполнена вся зима. На кораблях плавало уже несколько десятков наших добровольцев. Под их влиянием республиканцы начали понимать, что для победы мало одного энтузиазма, нужны знания, следует упорно учиться и в ходе войны. Командиры не очень охотно, но все же стали выводить корабли в море на учебные стрельбы и совместное маневрирование. Флот получил несколько самолетов-бомбардировщиков, а истребители прикрывали базу от вражеских налетов.

Изредка мне приходилось ездить в Валенсию. С ноября 1936 года там находилось правительство Испанской республики. В Валенсии было и наше посольство, а также главный военный советник. Я должен был докладывать обстановку морскому министру И. Прието. Встречался и с товарищами из Центрального Комитета Компартии Испании, информировал их о нашей работе. Но больше всего я был связан с главным военным советником. Вначале этот пост занимал Я. А. Берзин, а затем его сменил Г. М. Штерн, которого в Испании звали Григоровичем. Тогда и началась моя дружба с этим замечательным человеком.

Поездки на машине по Испании в те дни были небезопасны. Испанские шоферы-лихачи нередко терпели аварии. Нам одно время даже официально советовали, где только можно, летать на самолетах. Я предпочитал ездить ночью. Мой Рикардо выезжал на каратеру принсипаль – основную дорогу – и гнал со скоростью девяносто – сто километров. Однажды и мы с ним попали в кювет. Об этом стоит рассказать. История любопытная.

В сентябре 1936 года в Аликанте пришел наш транспорт «Нева». Я не раз бывал у капитана Кореневского. Как-то встретил у него в салоне двух молодых особ. Одна оказалась журналисткой, другая – дочерью бельгийского консула.

– А мы вас знаем. Вы советский морской офицер, – в один голос затараторили они.

Раскрывать свое инкогнито не хотелось, но и отрицать было уже бесполезно: выяснилось, что они меня видели на каком-то официальном торжестве. Мы любезно простились, и на пожелание скоро увидеться я уклончиво ответил поговоркой: гора с горой не сходится…

Спустя некоторое время мы с Рикардо торопились из Картахены в Валенсию. Час ранний. Движение было небольшое. Еще издали я заметил, что навстречу мчится машина. Широкая, свободная дорога, казалось, не таила никакой опасности. Но встречная машина вдруг резко повернула в нашу сторону. Рикардо не успел оглянуться, как мы оказались в кювете. Левый борт нашей машины разворотило. Я был поражен, когда увидел выходящими из встречной машины моих старых знакомых.

– Ну вот мы с вами и встретились, – улыбнулась одна из них. Потом с притворным участием спросила, не получил ли я повреждений. Серьезного ничего не случилось, но наша машина была разбита, а ушибленное колено заставило меня несколько дней пролежать в постели и еще долго напоминало об этом несколько загадочном происшествии.

Вспоминаю и другой случай. Весной 1937 года как-то спешил в Валенсию. Рикардо был в отпуске, и я поехал на другой машине с Хосе, шофером Рамишвили. Сначала не обратил внимания, что, проехав Аликанте, Хосе свернул с обычной дороги. Оказывается, чтобы выиграть время, он решил проехать по старой дороге, идущей через горный перевал. Когда-то по ней ездили все. Потом построили новую дорогу вдоль берега моря, а эта была заброшена. За долгий путь не повстречалась ни одна машина. Это нас удивило. Попытались установить, где едем. Но вокруг – ни души. Встревожились не на шутку. Хосе тоже понял, что сделал непростительную ошибку. Мы поднимались в гору, под колесами шуршала галька. Когда достигли вершины горы, низкая облачность совсем закрыла нам путь. А тут и бензин был на исходе. Мы с Нарцисс, моим переводчиком и помощником, начали беспокоиться. К счастью, дорога вскоре пошла вниз, и мы, сберегая остатки горючего, покатились с выключенным мотором. Как же обрадовались, когда на последних каплях бензина въехали в небольшой городок Алькоя! Совсем недружелюбным окриком нас встретил милисиаиос:

– Сальво! Кондукто! (Стой! Пропуск!)

А мы были ему рады, забыв о наших треволнениях.

«На машине – хорошо, а самолетом – лучше!..» – так и я стал считать после этого случая.

В Картахене еще задолго до прихода очередного транспорта нас начинали теребить товарищи, заинтересованные в грузах. Старший танковый советник генерал Д. Г. Павлов звонил по телефону. Ему не терпелось узнать, когда и в каком количестве поступит боевая техника.

– Ну как, «жених», еще не встретил свою «невесту»? – спрашивал полковник Вольтер – Н. Н. Воронов. Его интересовала артиллерия.

Рассчитывать, что иносказания вроде «женихов» и «невест» могут остаться неразгаданными, было трудно. А Павлов и к таким уловкам не любил прибегать. Он даже обижался, если кто-либо танки называл, скажем, черепахами. Случалось, я давал друзьям не очень точную информацию, помня, что нас может подслушать противник. Теперь в этом можно признаться.

– Да, да, – говорил я, услышав вопрос о «женихе» и «невесте». – Встретились, все в порядке.

А транспорты в это время были еще далеко в море. В Испании мне довелось встретиться с Павлом Ивановичем Батовым – Пабло Фрицем. Приехал он ко мне, чтобы попросить побыстрее отправить ему танки. Встреча была короткой, деловой, но очень теплой и сохранилась в памяти на всю жизнь. О том, как генерал армии П. И. Батов воевал в Великую Отечественную, известно. Две Золотые Звезды Героя украсили его грудь.

Из советских добровольцев чаще всего наведывались к нам в Картахену летчики, в частности их старший советник генерал Дуглас – Яков Владимирович Смушкевич. Когда приходил очередной транспорт, за его разгрузку брались все – не только испанские грузчики, но и наши добровольцы. С чинами и должностями не считались: майоры, лейтенанты, летчики, танкисты, артиллеристы, моряки – все таскали ящики. Танки или пушки выгружали очень быстро. Иное дело – самолеты. Огромные ящики с фюзеляжами доставляли много хлопот и беспокойства. Случалось, принимать свой груз приезжали десятки наших летчиков и инженеров, благо сборка самолетов производилась на аэродромах вблизи Картахены. Они проводили у нас по несколько дней и чувствовали себя как дома. Да и в свободные дни, когда такие выдавались, наши друзья летчики приезжали в Картахену провести вместе вечер за чашкой чаю или кофе с коньяком.

Но главное было в другом. С пехотинцами, танкистами и артиллеристами у нас, моряков, не было тесного взаимодействия: мы редко потом видели товарищей, ушедших с материальной частью из Картахены. А с летчиками мы действовали совместно. Морская война у берегов Пиренейского полуострова по масштабам была небольшой, но она ясно показала: без авиации

не может быть сколько-нибудь значительных морских операций. Не имея превосходства над противником в воздухе, нельзя господствовать и на море.

Мы убедились и в том, что одна зенитная артиллерия, без истребителей, не способна надежно защитить корабли и базы. У флота должна быть своя, подчиненная ему истребительная авиация, действующая согласованно с зенитной артиллерией. В общем, наша дружба с летчиками в Испании была неизменной и крепкой.

С Я. В. Смушкевичем я познакомился осенью 1936 года в Валенсии, вскоре после того, как он приехал в Испанию. Автомобильная авария, в которую я тогда угодил, заставила меня пролежать несколько дней в постели.

– Ну вот. Нам спешно нужны самолеты, а он умудрился выбыть из строя! – С этими словами Яков Владимирович вошел в номер гостиницы «Метрополь», где я жил.

Жизнерадостный, улыбающийся, он сел возле моей кровати. На нем была кожаная куртка, из-под большого берета выбивались черные вьющиеся волосы.

– Давайте знакомиться. Как нога? Долго придется лежать?

– Да нет, дня два-три, а там хоть на костылях – в Картахену.

Лежать было действительно некогда: в пути находилось несколько транспортов, следовало позаботиться об их приемке. Под Мадридом шли тяжелые бои, республиканцы нуждались в оружии. Об этом говорил и Смушкевич. Он беспокоился о скорейшей выгрузке самолетов.

– Транспорт «Санто Аугустин», который доставляет самолеты, находится еще в восточной части Средиземного моря. Надо сперва провести его от Бизерты до Картахены. Это самый трудный участок пути, – заметил я.

Смушкевич рассмеялся.

– Провести вы сумеете, вам же не в первый раз.

– А сколько истребителей и бомбардировщиков получит флот за их доставку? – пошутил я.

Он снова рассмеялся, стараясь отделаться от вопроса: все самолеты были уже заранее распределены. Их не хватало на фронте.

– Транспорты идут и идут. Нелегко их провести морем до места и разгрузить, ничего не потеряв. Флот требует прикрытия с воздуха, – продолжал наседать я.

Я знал, что республиканские лайнеры «Санто Томе», «Магеланес» и «Мар Контабрико» уже грузятся в портах Черного моря. А как раз в эту пору мятежники начали бомбить Картахену, применяя массированные налеты авиации.

В общем, мы все-таки договорились со Смушкевичем: из первой же партии он выделит для флота несколько самолетов, чтобы прикрывать Картахену и аэродромы. Слово свое он сдержал. Истребители стали надежно прикрывать порт.

Может, получилось так потому, что мы встретились со Смушкевичем на чужбине, но у меня было такое чувство, будто я знаю его уже давно и очень хорошо. Говорить с ним было легко, пожалуй, даже весело, а главное, слушая его, я проникался уверенностью, что на него можно положиться.

До поездки в Испанию Яков Владимирович командовал авиационной бригадой в Белорусском округе. Он пользовался большим авторитетом среди летчиков. Смушкевич мог не только отдать приказ, но и сам показать, как надо его выполнять. Летчиком он был великолепным. В Испании его авторитет, завоеванный блестящим мастерством и отвагой в боях, еще больше возрос.

Морякам и летчикам в ту пору было над чем поразмыслить, что сообща обсудить. В первую мировую войну накопился очень небольшой опыт использования самолетов на море. В Испании же новая авиационная техника испытывалась над морем непосредственно в боевой обстановке. Естественно, результаты этих испытаний интересовали и нас, моряков, и летчиков.

Советские добровольцы из отряда, действовавшего вместе с флотом, были сухопутными летчиками. Все они показали себя отважными, мужественными людьми. Они отлично выполняли задания, когда надо было днем и ночью бомбить порты, железнодорожные узлы и другие объекты на суше. Но действовать на море оказалось труднее, чем представлялось вначале. Первая трудность заключалась в том, что очень нелегко было распознать корабль противника с большой высоты и приблизиться к нему, не рискуя быть сбитым. Вскоре летчики убедились и в том, как трудно поразить с воздуха боевые корабли.

– Сбросили бомбу, как будто попали, а ему хоть бы что. Он продолжает идти, значит, и не получил никаких повреждений.

Позднее все мы усвоили: атаковать быстро движущийся крейсер одиночным самолетом с горизонтального полета – дело почти безнадежное. Это показал и опыт второй мировой войны.

Иное дело бомбить корабли в порту. Там попасть в них значительно легче. Например, много шуму наделал случай в порту острова Ивиса.

Но сначала несколько слов о встречах с артиллеристом Н. Н. Вороновым.

Наших волонтеров-артиллеристов в Испании было немного, но и с ними приходилось иметь дело, когда транспорты

доставляли пушки, снаряды, винтовки. Часто я виделся с Н. Н. Вороновым. Как советник артиллерии, он много времени проводил на фронтах. Иногда наши пути сходились в Валенсии, куда в относительно спокойные дни съезжались военные руководители, гражданские деятели, журналисты. Как я уже говорил, в Валенсии находилось правительство республики. Здесь же намечались стратегические планы на будущее. Причем одни секретно работали над этими планами, другие всеми силами старались узнать о них.

Советские волонтеры обычно собирались в доме на улице Альборайя, 8. Там я чаще всего и встречал Николая Николаевича. Несмотря на то, что он, как и я, был одет во все штатское, военная выправка выдавала его. Высокий, статный, жизнерадостный, остроумный, он был всеобщим любимцем.

Постоянные разъезды по фронтам сказывались на его костюме. И подчас он шутил:

– Вальтера из меня не получилось, а вот Скотт, пожалуй, налицо.

При этом слово «Скотт» подразумевалось без последней буквы.

Он утверждал, что псевдоним свой получил в честь английского писателя Вальтера Скотта. На самом же деле по документам он числился полковником Вольтером – однофамильцем великого французского мыслителя.

Николая Николаевича интересовали пушки, снаряды, поступающие через Картахену. Встретившись со мной, он обычно отводил меня в сторону и спрашивал: «Как там? Что виднеется на горизонте?». Иногда приезжал ко мне и в Картахену. Потом мы надолго расстались: я работал на Дальнем Востоке, он – в Москве. Но в годы войны частенько встречались в Ставке. В августе 1941 года вместе выезжали в Ленинград. Я вернулся, а он там застрял. Как известно, первая половина сентября того года была очень тяжелой для Ленинграда. Неприятельские снаряды простреливали город. Налеты вражеской авиации следовали один за другим. Представителю Ставки пришлось много поработать в осажденном городе.

31 мая 1937 года республиканская эскадра вышла встречать лайнер «Магеланес». Так как у острова Мальорка были обнаружены фашистские крейсера, решили провести отвлекающую операцию. Объектом избрали порт на острове Ивиса. Флот шел, чтобы обстрелять его, а потом, с наступлением темноты, повернуть для встречи «игрека». В этой операции должна была принять участие и авиация.

Корабли приблизились к острову и обнаружили в порту

немецкий линкор «Дойчланд». Чтобы не вызвать международных осложнений, командующий эскадрой решил не открывать огня. Основная задача – отвлечь внимание – была выполнена.

Но летчики, вылетевшие несколько позже, ничего не знали: ни то, что там стоит немецкий линкор, ни о решении командующего эскадрой. К тому же едва республиканские самолеты появились над островом, как «Дойчланд» открыл по ним огонь. Летчики, будучи совершенно уверенными в том, что это корабль мятежников, сбросили на него бомбы. Они попали в кормовую часть линкора. Число жертв на «Дойчланде» достигло восьмидесяти человек.

Республиканская эскадра еще шла навстречу «игреку», а радио всех западных стран уже передавало сенсационную новость о «нападении» испанских самолетов на немецкий линкор.

«Дойчланд» попросил английское портовое начальство в Гибралтаре обеспечить возможность ремонта, а также «подготовить гробы для отправки в Германию останков погибших», и направился туда.

Другие немецкие корабли затевали что-то недоброе. Между ними не прекращались переговоры весь следующий день. Ночью, когда республиканская эскадра, встретив «игреков», возвращалась на базу, она натолкнулась на соединение германских кораблей – линкор «Шеер» и несколько эсминцев. Немцы сразу же подняли национальные флаги, осветив их еще прожекторами. Но никто не собирался нападать на них. Эскадры быстро разошлись.

Рассчитались гитлеровцы с мирным населением. На следующее утро немецкие корабли подошли к незащищенной Альмерии и варварски обстреляли город. Были разрушены десятки домов, погибло много жителей, в том числе женщин и детей.

Эпизод с «Дойчландом» мы уже забыли, а газетная шумиха вокруг него еще долго не затихала.

К концу 1937 года в результате прямого вмешательства немцев и итальянцев соотношение сил на море резко изменилось. Пользоваться коммуникациями в Средиземном море стало невозможно. Приходилось прибегать к другому пути – из Балтики во французские порты Гавр и Шербур, а оттуда по железной дороге через Францию. Хотя это и было безопасно, но очень ненадежно: транзит целиком зависел от капризов быстро сменявшихся во Франции кабинетов. Пришедшее в Гавр или Шербур оружие то пропускали, то задерживали. Последнее случалось чаще.

Помехи в военном снабжении со стороны Франции сыграли роковую для республики роль на последнем этапе войны. В самый

разгар битвы за Каталонию (декабрь 1938 г. – февраль 1939 г.) на франко-испанской границе скопилось очень много самолетов, орудий, танков, торпедных катеров и т. д. Если бы они вовремя попали в руки республиканцев, весь ход битвы мог решительно измениться. Но французское правительство, несмотря на просьбы республиканцев, отказалось открыть границу. Этим было ускорено поражение республиканской армии в Каталонии, а стало быть, облегчалась окончательная победа Франко и его фашистских покровителей.

Будни и праздники

Рассказывая о наших друзьях – летчиках, я забежал вперед. Между тем будни войны шли своим чередом. Мы, советские добровольцы, сроднились с испанскими товарищами в этой повседневной боевой работе. Так же, как и они, радовались всякому успеху республиканской армии, с болью узнавали о ее неудачах. Мы чувствовали себя среди испанских бойцов своими людьми. Но в наших добровольцах было нечто такое, я бы сказал, особенное, что заставляло гордиться ими. Сколько раз я видел этих, порой совсем еще молодых, русоволосых ребят, когда они только что ступили на испанскую землю! Разве думали они, выросшие где-нибудь в северных русских лесах, шахтерских украинских поселках или больших индустриальных центрах, что судьба занесет их в эти края апельсиновых рощ, в картахенские суровые горы? Но вот дошла до них весть о борьбе, которую, изнемогая в боях, ведет испанский народ, и сердце позвало их сюда.

История знает множество случаев, когда люди, сделавшие своей профессией военное дело, шли драться, рисковали своей головой под чужими знаменами, на чужой земле, за чужое дело. Обычно это были наемники, которых прельщали на чужбине золото, богатая добыча, чины. Но наши люди не искали на земле Испании ни золота, ни чинов. И далекая земля та не была им чужой, и не было чужим знамя, под которым они сражались. Их вело сознание интернационального долга. Испанские рабочие и пахари были для них братьями. И еще: в Испанию нашу молодежь привело стремление вовремя остановить фашизм. Об этом нечасто говорили вслух, как бы стесняясь громких слов, но чувства, владевшие товарищами, были истинно благородными.

Интересно было наблюдать, как только что приехавшие добровольцы акклиматизировались в незнакомой стране. Вначале многие из них держали себя несколько стесненно, замкнуто.

Как-то я ехал поездом из Барселоны в Валенсию. В один вагон

со мной вошли несколько молодых людей. Провожавшая их девушка, очевидно, переводчица, перед отходом поезда негромким голосом давала последние наставления по-русски:

– В Валенсии вас обязательно встретят, а по дороге держитесь вместе.

Молодые путешественники выполняли ее наказ точно – они сидели и тихонько разговаривали между собой. Рядом со мной сидели мои соотечественники. Они только что прибыли из Советского Союза, и мне до смерти хотелось побеседовать с ними. Но не тут-то было! Все мои попытки завязать разговор разбивались, как о каменную стену.

– Куда едете? – спросил я их.

Молодые люди только переглянулись и тотчас отвернулись, делая вид, что не понимают меня.

Впрочем, куда они едут, я знал и даже назвал им адрес в Валенсии, по которому они должны были явиться. Все было тщетно. Их подозрительность усилилась, когда я без всякого злого умысла предложил им распить пару бутылок сервесы – пива. Лишь когда мы доехали до места назначения и встречавший их товарищ подтвердил, что я действительно советский человек, и назвал мою должность, новобранцы разговорились со мной. Они извинились, правда, немного смущаясь, но и с сознанием своей правоты.

Что ж, обстановка была сложная, следовало держаться начеку.

Но очень скоро новички завязывали дружбу с испанскими товарищами, завоевывали их уважение и любовь не словами, а своими действиями в боях.

Однажды я услышал об отважном рейде танкистов. Группа танков, прокладывая дорогу пехоте, ворвалась в город, где стоял сильный гарнизон Франко. Танкисты дважды прочесали его, уничтожили несколько батальонов пехоты, смяли фашистские батареи и моторизованную колонну. О рейде очень долго помнили. Рассказывали, что в нем участвовали молодые советские добровольцы. Я подумал: не те ли это юноши, с которыми я ехал в Валенсию? Вполне возможно…

Еще больше приходилось слышать о наших волонтерах-летчиках. Это они в ноябрьские дни прикрывали мадридское небо, атаковали итальянский корпус под Гвадалахарой. Я. Смушкевич, П. Рычагов, Г. Прокофьев, И. Проскуров, И. Копец, Н. Остряков… – всех не перечислить. Прибыв в Картахену, они желали только одного – как можно лучше выполнить задание. Вместе с республиканцами наши летчики проявляли в боях такие чудеса храбрости и отваги, что вокруг стали говорить о русском

характере, подразумевая под этим удаль, мужество и самоотверженную верность дружбе. И в этом заключалось главное. А носить по-испански берет и освоиться с местными обычаями – дело нехитрое.

Мы приняли уже много транспортов. Благодаря приобретенному опыту разгружали их значительно быстрее, даже несмотря на попытки фашистов помешать этому. И все-таки прибытие каждого «игрека» становилось для нас событием: вместе с праздником приходили страдные дни.

Когда прибывали транспорты, на причалах становилось особенно оживленно. Испанские моряки, уже знакомые со многими нашими добровольцами, встречались с ними, как старые друзья.

– Салуд, амиго! (Привет, друг!) – кричал кто-нибудь из русских.

– Привет, Гриша! – отвечал испанец. В Картахену прибыл крупный испанский транспорт «Санто Томе», доставивший из СССР много оружия, бомбардировщики, торпедные катера. Он ошвартовался у основного длинного причала. Военные корабли, сопровождавшие его, еще только входили в гавань, а на причале уже закипела работа. Мы знали: коль прибыл такой транспорт, ночью будут «гости» – «хейнкели» и «фиаты». Надо было выгрузить за день как можно больше.

Береговые краны снимали тяжелые грузы с верхней палубы, портовые рабочие приступили к разгрузке трюмов. Огромные ящики устанавливали на грузовики с прицепами и железнодорожные платформы, подогнанные к самому борту лайнера…

Встречать транспорт на этот раз прилетел сам командующий республиканской авиацией генерал Игнасио Сиснерос. Он беспокоился о транспортировке громоздких фюзеляжей бомбардировщиков и прикрытии с воздуха порта, аэродромов Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер. Приехало много летчиков-добровольцев, которые сразу же включились в разгрузку. Приехал генерал Дуглас – Смушкевич. Ему хотелось побыстрее увидеть товарищей, прибывших на транспорте, и осмотреть привезенную материальную часть. Республиканцы сразу узнали его и горячо приветствовали: «Вива руса! Вива!».

Смушкевича в Испании знали как героя Гвадалахары. В этот район был брошен для захвата Мадрида итальянский экспедиционный корпус. На пути итальянцев стояли лишь слабые, разрозненные республиканские части. Противник считал, что дорога к столице открыта. Но вместо победного марша его постигло жестокое поражение. Это многим показалось настоящим

чудом. Подробности «чуда» были таковы. Фашисты шли на Мадрид плотной, сплошной колонной. Погода стояла очень плохая. Авиация мятежников в воздух не поднималась. Фашисты были убеждены в том, что республиканские летчики тоже не смогут летать. Но наши товарищи вылетали в любую погоду. Обнаружив итальянские колонны на марше, они бомбили их, расстреливали из пулеметов. Над шоссе, закупоренным разбитыми, горящими машинами, организовали своего рода авиационный конвейер – одна группа самолетов заканчивала штурмовку, на смену ей сразу же приходила другая.

Так продолжалось три дня. Итальянский корпус понес огромные потери. Потом подоспевшие республиканские наземные части завершили разгром противника, а оставшихся в живых обратили в бегство.

– Откуда республиканцы взяли столько самолетов? – недоумевали фашистские заправилы и вместе с ними иностранные наблюдатели.

На самом деле у республиканцев было совсем мало авиации, но она действовала с утра до ночи, не оставляя в покое итальянцев ни на минуту. Самолеты возвращались на аэродром для того, чтобы заправиться горючим, взять боеприпасы, и снова шли на штурмовку.

Душой всей этой блестяще организованной боевой операции был главный авиационный советник Яков Смушкевич.

На «Санто Томе» прибыла из Советского Союза новая группа моряков-добровольцев. На верхней палубе разыскал своего старого товарища – В. А. Алафузова. Ему было поручено доставить этот важный груз. Кстати, в пути он пережил немало беспокойных минут. Встреча с соотечественником вдали от Родины всегда приятна. Во время войны мы это почувствовали особенно сильно и остро. А тут еще был друг, с которым прожили бок о бок не один год – во время учебы и службы на Черном море.

В общем, день был наполнен горячей работой, всеми владело приподнятое, праздничное настроение. Первое мая! Невольно представлялось, как торжественно и радостно проходит этот день на Родине, и от этого настроение еще больше поднималось.

Вечером мы собрались в нашем, советском клубе, пели песни, без конца заводили пластинку «Лейся, песня, на просторе… Штурмовать далеко море посылает нас страна…». Казалось, что эти слова относились к нам, советским добровольцам. Только одни штурмовали море, другие – небо над Мадридом, а третьи – фашистские колонны на испанской земле.

То, что мы называли клубом, была просто квартира вблизи капитании, где можно было послушать патефон, перекусить, а

главное – посидеть с товарищами, если позволяла обстановка. Там мы чувствовали себя словно на Родине: в Севастополе или Кронштадте.

Но это все же была Испания. Черноглазых девушек, взявших на себя заботу о нашей столовой, звали, помнится, Консуэла и Кончита. Приветливые и веселые, они быстро научились понимать нас и болтали с нами на смешанном русско-испанском языке.

– Если можно, Кончита, мне, пожалуйста, лос уевос фритос и вино вьехо – жареные яйца и старое вино! – обращался к испанке кто-либо из наших добровольцев-старожилов.

Организатором и хозяином нашего клуба был дон Хуан Гарсиа – С. С. Рамишвили, а душой – дон Рамон – В. П. Дрозд, который на корабле целиком отдавал себя службе, а в редкие свободные часы умел повеселиться. Счастливое и завидное сочетание!

Так прошел и вечер Первого мая. Мы не произнесли ни одной речи, праздник был у всех в душе и на лицах. Его не смогли испортить даже фашистские самолеты, совершившие налет на Картахену.

В полночь мы настроили приемник на Москву и с замиранием сердца слушали Красную площадь. Сквозь помехи в эфире доносился до нас бой Кремлевских курантов. Я не помню других звуков, которые бы так глубоко проникали в душу каждого из нас.

Мы любили наш клуб. В свободную минуту мы приходили сюда, чтобы встретиться с друзьями. Часто здесь бывали наши моряки В. Гаврилов, Н. Басистый, С. Солоухин, И. Елисеев, В. Богденко и другие волонтеры. Остротам и шуткам не было конца. Если это было вскоре после прибытия «игрека» с посылками для моряков, то Кончита и Консуэла кроме обычных блюд подавали консервы, нарезали копченую колбасу, и «вино вьехо» заменялось «русским газолином», как звали испанцы нашу водку. Крепкими напитками не злоупотребляли. Традиционный кофе заменяли иногда чаем и удивлялись, как испанский повар мастерски его готовил. Бывали дни, когда в клубе можно было встретить и наших генералов – Д. Г. Павлова или Я. В. Смушкевича, но они обычно появлялись в Картахене на короткий срок в связи с прибытием крупных партий грузов, отдавали нужные распоряжения и уезжали.

Приезжали в Картахену и летчики с соседних аэродромов – И. И. Проскуров, Н. А. Остряков, Г. М. Прокофьев и другие. Реже заезжали танкисты из Арчены. Когда в ожидании оказии в Картахене собирались раненые волонтеры, то те из них, которые

«находились на плаву», то есть свободно двигались, тоже любили заходить в клуб.

«Вы когда соберетесь в море, чтобы переправить нас в Севастополь?» – полушутя-полусерьезно обращался к морякам танкист с рукой на перевязи. Ему уже надоело «отдыхать» в Картахене на транспорте «Магальянес» или «Мар Контабрико», которые стояли у причала, выжидая улучшения обстановки на море и заодно ремонтируя машины перед ответственным плаванием. «Лучше не спеша попасть в Севастополь, – отвечали моряки, – чем поторопиться и угодить в Кадис». Такая опасность в то время действительно существовала. Например, у берегов Алжира мятежники потопили советский транспорт «Комсомол». Весь экипаж во главе с капитаном Г. А. Мезенцевым попал в застенки Франко. Судно шло с гражданским грузом, и даже не в Испанию, и все же было захвачено. Тем более нельзя было рисковать судьбой людей, отправлявшихся на испанском транспорте. Однако и Картахена – место не очень подходящее для отдыха, и мы принимали все меры, чтобы скорее переправить раненых на Родину.

Если в воздухе спокойно, то вечер у моряков, бывало, затягивался до 11–12 часов, после чего все направлялись на свои боевые посты. На улице темно. Мрачными массивами выделяются на фоне моря горы Синесо и Неграте. Глаза постепенно привыкают и начинают различать границы гавани с темными силуэтами кораблей. Кто еще не достаточно хорошо ориентируется в порту и на причалах, старается объединиться с кем-нибудь из «стариков», чтобы добраться до своего эсминца или крейсера. Хуже, если начинается тревога. Тогда ближайшее убежище в капитании служит укрытием. Кончита и Консуэла, не успевая убрать посуду со столов, тоже спешат туда. Первые выстрелы зениток глухо раздаются со стороны моря, откуда мятежные самолеты любят атаковать базу.

В воскресные и праздничные дни клуб открывался с утра, но днем посещался редко, так как все испанские моряки отправлялись в город и на главной улице Калья Майор вместе с нашими добровольцами устраивались где-нибудь за столиком. Там же в это время собиралось и гражданское население города. Вынесенные на улицу столики заполняли всю проезжую часть, и целые семьи проводили за ними свободное время. Это по-испански!

Сидя за столиком, испанские моряки весело шумели, обсуждая проходящих сеньорит: «Ке гуапа» (какая красавица), «Ой морена» (чернобровая), – и это было в обычаях испанских городов, особенно на юге. Сама сеньорита считала это

заслуженной похвалой и даже обижалась, если ее не провожали такими восклицаниями. Реплики она принимала как должное и отвечала: «Грасиас, мучас грасиас» (спасибо, большое спасибо).

В городе иногда шли русские фильмы: «Чапаев» и «Броненосец “Потемкин”». Все наши добровольцы по несколько раз смотрели эти картины и жаловались только на порядки, которые существовали в испанских кинотеатрах: курение, шум, постоянное движение публики, а нередко и скандалы. Но со своим уставом в чужой монастырь не ходят.

Изредка у наших добровольцев появлялась возможность отправиться с каким-нибудь поручением в Мурсию или Валенсию. Эти города в то время бомбили еще редко, и пару ночей можно было провести спокойно в постели.

В Картахене не было «пласа де торос», где происходят корриды, и поэтому каждый, кому удавалось попасть в Мурсию или Валенсию, стремился на это представление.

Быть в Испании и не посмотреть бой быков действительно было бы обидно. Об этом не раз говорил мне Хосе Дельмас, управляющий делами командира базы. Еще молодой человек, он до войны сам собирался стать тореро, и только несчастный случай (перелом ноги), не связанный, кстати, с быками, прервал его карьеру на «пласа де торос».

Влюбленный в корриду, Хосе любил поговорить о ней. Он рассказывал, как происходили бои быков еще в Греции и Риме, как уже более тысячи лет этим развлечением болеют испанцы и что нет ни одного приличного города в Испании, в котором не было бы круглого, как цирк, только без крыши, здания, где происходит коррида. Он с удивлением и даже сожалением смотрел на тех, кто не видел такого на редкость волнующего зрелища. Дельмас и меня уговорил съездить с ним в Мурсию, чтобы посмотреть там бой быков. Зрелище действительно волнующее и красочное. Но я не столько смотрел на арену, сколько на зрителей: болели они неистово.

На вопрос Хосе, как мне понравилась коррида, я уклончиво, чтобы не обидеть своего гида, ответил, что просмотрел «кон муча густо» (с большим удовольствием) это своеобразное зрелище.

«Все-таки это зрелище на любителя», – решил я. Увлечение корридой в Испании настолько сильно, что во время войны истребители иногда прикрывали это огромное скопление людей. Правда, сборы в этом случае шли на войну.

Бои на море

В 1936–1937 годах самой важной задачей военно-морского

флота республиканцев, как я уже говорил, было обеспечение морских перевозок из СССР. Но боевая его деятельность не ограничивалась конвойными операциями. Прежде всего, сами эти операции не раз перерастали в бои с фашистским флотом, пытавшимся перехватить транспорты. Кроме того, республиканский флот искал в море встречи с противником, обстреливал его побережье, наносил удары по базам.

7 апреля 1937 года республиканская эскадра вышла на ночную «охоту» за вражескими кораблями. Однако обнаружить вражеский флот не удалось. Ограничившись обстрелом побережий Мелильи и Малаги, мы вернулись в Картахену. Несколько дней спустя, вечером 15 апреля, эскадра в полном составе снова вышла в море. Она состояла из двух крейсеров и флотилии эсминцев. На следующее утро к эскадре присоединился и линкор «Хайме I». В районе Малага – Мотриль корабли подошли к побережью и с малой дистанции открыли огонь по укреплениям и подозрительным сооружениям. Мятежники в свою очередь атаковали эсминцы торпедными катерами, сбросили серию авиабомб на крейсера. На этом операция и закончилась.

Когда возвращались в базу, на горизонте появился немецкий крейсер «Лейпциг». Он следовал за республиканскими кораблями, держась на пределе видимости. Это было дурным признаком: «Лейпциг» занимался разведкой…

– Эсминец «Лепанто» бомбят, – вскоре услышали мы тревожный голос сигнальщика.

Вокруг эсминца вздымались столбы воды, но где же все-таки самолеты? Их не было видно.

– «Канариас»! – догадался Рамирес, с которым мы вместе были на борту эсминца «Антекера».

Вскоре его догадка подтвердилась. Действительно, «Лепанто» атаковали не самолеты, а крейсер мятежников. Он уже показался на горизонте. Эскадра легла на курс сближения с противником, но тот уклонился от встречи.

Когда корабли уже втягивались в гавань, фашистские крейсера снова дали знать о себе: они атаковали отставший эсминец «Санчес». Несколько минут мы наблюдали, как вокруг эсминца кипело море. Вода поднималась выше мостика и труб корабля. Эскадра повернула в сторону противника, береговые батареи открыли огонь. Но фашисты опять поспешили удалиться.

Эсминцы республиканского флота встречались потом с крейсерами мятежников «Канариас» и «Балеарес» не раз. И после нескольких попыток навязали им наконец бой. В результате Франко потерял самый крупный новый крейсер «Балеарес». Произошло это спустя год после описанного случая, в марте 1938

года.

К тому времени флот испанских фашистов значительно пополнился. Благодаря помощи Германии и Италии враг уже стал обладать явным преимуществом и на море. Командование мятежников решило провести крупную операцию для уничтожения республиканских крейсеров. Испанские фашисты собрали весь свой флот.

Столкновение двух эскадр произошло в ночь на 6 марта 1938 года. Эсминец «Санчес», тот самый, за которым год назад охотились вражеские крейсера, первым обнаружил их и пошел в атаку. Он выпустил по крейсерам четыре торпеды, но неудачно. Затем последовал торпедный залп эсминцев «Антекера» и «Лепанто». Три торпеды достигли цели. Крейсер «Балеарес», на котором держал свой флаг командующий фашистским флотом, был охвачен пламенем и стал тонуть. Остальные крейсера мятежников, опасаясь новых торпедных атак, поспешно ушли, бросив на произвол судьбы команду погибшего корабля и своего флагмана. Двести человек с «Балеареса» были подобраны иностранными судами.

К сожалению, республиканцы, упоенные победой, не предприняли дальнейших попыток продолжить ночной бой. А жаль! Им представлялась полная возможность нанести деморализованному противнику еще больший урон. В боевых операциях против фашистов принимали участие корабли всех классов – не только надводные, но и подводные. На многих кораблях были наши добровольцы, выполнявшие, как правило, роль советников. На подводных лодках им даже приходилось брать на себя роль командиров: опытных подводников республиканский флот не имел. Положение наших товарищей осложнялось тем, что подводные корабли были изношены, оборудованы малознакомой иностранной техникой, а командовать приходилось через переводчиков.

Подводными лодками Испания начала обзаводиться после первой мировой войны. Сперва лодки строились с помощью итальянцев, но после свержения испанской монархии отношения с Италией испортились, и судостроительные верфи страны прибрали к рукам англичане. Когда началась гражданская война, рассчитывать на получение из Италии оборудования для лодок было нечего. Англия тоже не поставляла ни вооружения, ни механизмов. Поэтому подводный флот у республиканцев был очень слабый.

И все же подводники воевали… Вскоре после приезда в Картахену в 1936 году я беседовал с командиром флотилии подлодок Р. Вердия. В первые недели войны, командуя лодкой

«С-5», он атаковал линкор мятежников «Эспания» и попал в него торпедой. Но торпеда, к сожалению, не взорвалась. Такие случаи были не редкостью. Плохое качество торпед часто сводило на нет усилия команд.

В разговоре с Вердия я спросил, уверен ли он, что торпеда действительно попала в линкор: находясь под водой, он вряд ли смог убедиться в этом.

– А мы не уходили на глубину, – спокойно ответил Вердия.

Оказывается, лодка после залпа была выброшена на поверхность, и ее командир смог наблюдать за движением торпеды.

– Вы видели ее след?

– Не только след. И торпеду видел.

Мне показалось странным: как мог Вердия наблюдать за торпедой, шедшей на глубине трех – пяти метров? Двумя неделями позже, когда во время похода на север я стоял на мостике крейсера «Либертад», убедился, что это действительно возможно. Наш корабль атаковали дельфины. Они шли за нами на порядочной глубине, но видели мы их очень ясно.

– Торпедо! – тревожно вскрикивали тогда сигнальщики.

У нас на Черном море дельфины тоже часто атакуют корабли, но там вода темнее и дельфины видны только тогда, когда, играя, поднимаются на поверхность. Воды Кантабрики настолько прозрачны, что прекрасно просматриваются на глубине нескольких метров. Я следил за атакующими наш корабль дельфинами и вспоминал разговор с Вердия…

Из Советского Союза приехало несколько опытных подводников. В феврале 1937 года в Картахене появился советский доброволец Иван Александрович Бурмистров. В базе стояли две подводные лодки, на которых он и стал трудиться, помогая испанцам. Бурмистров очень возмущался порядками на лодках, недоволен был техникой, весьма отсталой.

– При таком состоянии материальной части можно затонуть и в гавани, – говорил он.

Это мы и сами хорошо знали.

Спустя некоторое время одна из лодок под командованием Бурмистрова вышла в направлении Балеарских островов. Ее задачей было атаковать корабли противника при входе в Пальму. Вернулась лодка через несколько дней, и командир сам удивился, как ему удалось возвратиться живым. Он был зол и ругался на чем свет стоит.

Оказалось, лодка благополучно пришла в назначенное место и стала ожидать появления вражеского крейсера. На следующий день подводники заметили, что над ними висит самолет-

разведчик. Вскоре появились другие самолеты и начали забрасывать лодку бомбами. Командир маневрировал, менял позицию, уходил на глубину, но самолеты от лодки не отставали. Оглядевшись, Бурмистров вдруг заметил, что за лодкой тянется масляный след, по которому ее и обнаруживала вражеская авиация.

Лодку поставили на ремонт, что было можно, исправили. Бурмистров дважды прорывался через Гибралтар, но материальная часть по-прежнему действовала неважно, механизмы то и дело отказывали.

– Вот тогда-то я оценил свои подводные лодки и наш подготовленный личный состав, – вспоминал он позднее.

К сожалению, в годы Великой Отечественной войны Бурмистров был тяжело болен. Ему не довелось участвовать в жарких схватках на наших морях.

Много мытарств испытывал и другой подводник – доброволец Н. П. Египко, которого на республиканском флоте знали под именем Матиас. В Испании мне с ним встретиться не пришлось, мы разминулись, но о его действиях я слышал немало.

Египко приехал на север Испании в самое тяжелое время, летом 1937 года. Он принял лодку «С-6», которая была повреждена и несколько месяцев стояла у стенки Бильбао. После падения Бильбао Египко перешел в Сантандер, уже тоже находившийся на передней линии фронта. Там его лодка оставалась до последнего момента, чтобы принять какие-то ценности, принадлежавшие правительству басков. Кругом рвались снаряды; скошенные пулеметным огнем, падали люди, но лодка не тронулась с места, пока груз не доставили на борт.

Из Сантандера перешла в Хихон, но и тут стало не легче. Порт почти непрестанно бомбили. Лодка все же несколько раз выходила в море и даже потопила вражеский корабль. В последние дни «С-6» была выведена из строя крупной бомбой и затоплена своей командой.

Все республиканские корабли к тому времени тем или иным путем уже ушли из Хихона: противник ворвался в город. Захватив с собой немало горожан, команда лодки сумела уйти на английском транспорте. Но в море транспорт был захвачен крейсером мятежников «Сервера», который повел было его в свой порт. К счастью, вблизи оказался английский крейсер. Его командир решил выручить британскую собственность. Под наведенными дулами английских орудий мятежники отпустили транспорт и убрались подобру-поздорову.

Матиас – Египко принял командование другой лодкой, «С-2», оказавшейся в Сен-Назере. Можно представить себе положение

командира: советский человек во главе испанской команды во французском порту, где власти настроены явно недоброжелательно к республиканцам! Лодку надо было ремонтировать, а французские власти ставили палки в колеса, к тому же вокруг сновали фашисты, старавшиеся подкупить экипаж. Среди личного состава нашлись анархисты, пытавшиеся дезорганизовать работу. Диверсии следовали одна за другой.

И все-таки даже в таких условиях Египко довел ремонт до конца. Оставалось произвести испытание механизмов, но лодке не разрешали выйти для этого в море. «Покинув порт, вы лишитесь права вернуться», – заявили местные власти.

Египко проводил испытания тайком, по ночам, в бассейне гавани. Не закончив испытаний, лодка ушла в плавание. Она сумела проделать большой и опасный путь, прорвалась через Гибралтар и пришла в Картахену.

За советских добровольцев не приходилось краснеть. Повинуясь чувству интернационального долга, они делали все, что было в человеческих силах. Но наших добровольцев было немного. И не они решали исход войны…

На море было много драматических моментов. В апреле 1937 года в Бискайском заливе, около Сантандера, подорвался на мине фашистский линкор «Эспания». Помню, с каким удовольствием рассказывал об этом морской министр Прието. Гибель вражеского корабля, конечно, порадовала всех моряков республиканского флота, но к радости у многих примешивалось и явное сожаление. Все-таки это был испанский корабль. В свое время «Эспания» считалась гордостью флота.

Я уже слышал подобные нотки невольного сожаления более чем за полгода до этого в Астурии. Мы стояли на наблюдательном пункте под Овьедо, и один испанец объяснил мне, почему республиканцы не обстреливают здание, в котором укрылись мятежники.

– Это ведь историческая реликвия, – говорил он, – памятник старины. Думаю, что и мятежники его пожалели бы.

Наивное рассуждение! Фашисты сровняли бы с землей любой исторический памятник, лишь бы уничтожить побольше своих соотечественников. Знаменитый замок Алькасар в Толедо республиканцы не обстреливали артиллерией, стремясь сохранить ценности. Закончилось это тем, что Франко расстрелял всех республиканцев, попавших здесь в его руки. Фашизм по своей природе способен на зверства и варварство. Это его кредо. А республиканцы проявляли слишком много терпения даже тогда, когда требовалась суровость: ведь война шла не на жизнь, а на смерть.

В мае мятежники как бы в ответ на гибель своего линкора начали все чаще и сильнее бомбить Альмерию, где стоял республиканский линкор «Хайме I». Зенитная оборона там была довольно слабой, и две бомбы попали: одна – в линкор, другая – между корпусом корабля и стенкой. Становилось очевидным, что летчики пристрелялись и теперь постараются довести дело до конца. «Мне кажется, линкор следует перевести в Картахену», – сказал как-то Буиса. Я поддержал это предложение, зная, что зенитная защита базы значительно усилилась. Линкор был вскоре переведен и поставлен кормой к молу Курро, недалеко от крейсера «Либертад». «Хайме I», старый корабль, в период, когда эскадра выполняла задачу обеспечения коммуникаций, использовать было трудно. К тому же сильное влияние анархистов на нем доставляло много забот командованию. Приходилось ждать лучших времен для использования линкора. Но случилось иначе. 7 июня 1937 года около полудня я услышал сильный взрыв. Сначала я подумал о возможности внезапного налета со стороны моря: в это время Картахену бомбили самолеты с аэродромов на Мальорке и подход с моря был им удобнее. Войдя в комнату дежурного, я увидел высокий столб дыма, поднимающийся над «Хайме I», и не услышал никакой стрельбы по воздушным целям. Воздушной тревоги тоже не было. Некоторые жители бежали в убежище, другие оставались на месте, ошеломленные страшным зрелищем на рейде. Вскоре все выяснилось. Произошел внутренний взрыв в одном из погребов линкора, и теперь следовало ожидать других взрывов, если не будут приняты решительные меры. Через несколько минут действительно последовал ряд более слабых взрывов. Это рвались зенитные снаряды, разложенные около пушек на верхней палубе. Буксиры заливали корабль, используя свои мощные противопожарные средства, линкор постепенно кренился на правый борт. Все корабли в порту оставались на своих местах, и только «Либертад» на всякий случай готовился переменить место, опасаясь общей детонации погребов на линкоре. Как обычно, в такой обстановке один совет следовал за другим. Одни предлагали взять линкор на буксир и отвести на мелкое место, другие считали опасным крейсеру «Либертад» с комфлотом на борту находиться в непосредственной близости от горящего линкора, третьи советовали приложить все силы, чтобы удержать линкор на плаву. М. Буиса был на месте, и самым правильным было не мешать ему командовать. Бывают моменты, не очень подходящие для советов; в таких случаях надо либо не вмешиваться, либо действовать.

Корабль медленно кренился на правый борт, пока, затонув

наполовину, не сел на грунт.

Катера с ранеными спешили к берегу. На стенке мола укладывали тела погибших. Позвонил морской министр Прието и сказал, что он сам вылетит в Картахену. Я вместе с командующим встретил его на соседнем аэродроме. В машине он не проронил ни слова. Был печален. На следующее утро мы с Прието посетили госпиталь, где лежали раненые, потом долго стояли на молу вблизи затонувшего линкора.

– Ке варваридад! (Какое варварство!) – повторял дон Индалесио.

Почему произошел взрыв? Наиболее вероятными представлялись две причины: диверсия со стороны мятежников или халатное обращение с боезапасом. На корабле было сильно влияние анархистов, среди команды отсутствовала должная дисциплина. Обе причины были, на мой взгляд, равновероятны. Прието полагал, что линкор погиб от диверсии фашистов.

Потеря крупнейшего корабля республиканского флота произвела тяжелое впечатление на моряков. Но долго горевать было некогда. Несколько дней спустя флот снова вышел в море на поиски противника.

Вскоре после этого вместе с командующим Мигелем Буиса мы проходили мимо затонувшего линкора. Командующий горестно смотрел на торчащие из воды орудийные башни.

– Разные бывают судьбы у кораблей, – проговорил он. – У одних блестящий, но короткий век, другие плавают долго, а гибнут вот так, как «Хайме I». Вы никогда не слышали о крейсере «Королева Мерседес»?

Мигель Буиса рассказал, что испанский крейсер «Королева Мерседес» был построен в 80-х годах прошлого века. Он был снабжен паровыми машинами, но имел еще и три огромные мачты для парусов и являл собой, должно быть, весьма внушительное зрелище. В 1898 году, когда началась американо-испанская война, крейсер был на Кубе, в порту Сантьяго-де-Куба. Его затопили, чтобы преградить американскому флоту вход в гавань. После войны американцы подняли корабль. Корпус у него оказался прочным, и его решили использовать как плавучую казарму для кадетов американского военно-морского училища.

– Все же старый крейсер еще раз поднял испанский флаг на своей мачте, – продолжал Буиса. – Произошло это двадцать два года спустя после того, как он попал в руки американцев. Испанская эскадра посетила тогда американский порт Аннаполис. Линкор «Альфонс XIII» дал салют. Тогда на стеньге мачты «Королевы Мерседес», как положено правилами о салютах, взвился испанский флаг. Крейсер ответил своему

соотечественнику – линкору «Альфонс XIII» – двадцатью одним выстрелом. Но испанский флаг пробыл на его мачте всего лишь несколько минут…

Я понял, почему дон Мигель вдруг вспомнил эту старую историю. «Хайме I» назывался прежде «Альфонсом XIII». Значит, старый испанский крейсер «Королева Мерседес» салютовал тому самому линкору, который лежал теперь на дне у мола Картахены…

«Королева Мерседес» еще долго оставалась плавучей казармой на чужом флоте. В одном из американских журналов я прочитал сообщение о том, что в 1957 году крейсер сдали на слом.

Да, судьбы у кораблей, как и у людей, очень различны. Одни проходят почетный, блестящий, хотя и короткий, путь. Другие кончают свою жизнь бесславно. А третьи гибнут, не успев совершить полезных дел.

Есть у нас старый крейсер – «Аврора». Он прожил долгую и героическую жизнь. Его имя стало бессмертным. Мы по праву гордимся историей этого корабля. Он участвовал в боях еще в русско-японскую войну. В исторические дни Октября Центробалт послал «Аврору» вместе с «Зарей Свободы» (о которой рассказывается в драме Бориса Лавренева «Разлом»), эсминцем «Самсон» и другими кораблями в Петроград. Матросы крейсера штурмовали Зимний.

В конце сороковых годов, когда решалась судьба корабля, ко мне, помню, поступило множество писем от моряков. Все они в один голос заявляли: «Надо сохранить “Аврору” как историческую реликвию». Я обратился по этому вопросу в Исполком Ленгорсовета, и в августе 1944 года по моему предложению он принял решение об установлении навечно крейсера «Аврора» на Неве у Петроградской набережной. Старый крейсер стал не только революционным памятником и интереснейшим музеем. Он до сих пор служит школой для будущих командиров флота.

В день празднования пятидесятилетия Великого Октября крейсер «Аврора» встал там, где он стоял в 1917 году. В 21 час 35 минут над Невой прогремел выстрел. Стреляло носовое орудие крейсера, то самое, чей выстрел полвека назад ознаменовал начало новой эры в истории человечества.

Не только крейсер «Аврора» вписал в историю русского флота героические страницы. Имена многих наших кораблей останутся в памяти потомков. На Черном море я знал два корабля, достойных упоминания за их долголетие и честное служение народу. Крейсер «Коминтерн», который раньше назывался

«Память Меркурия», в царском флоте считался ненадежным. Потом он был восстановлен и в наше время много лет плавал как боевой, а позже – как учебный корабль. Он дожил до Великой Отечественной войны. И когда корпус и механизмы корабля стали непригодными, его затопили у входа в реку Хопи недалеко от Поти. Даже после этого он по мере сил служил флоту – использовался как волнолом. Нечто подобное случилось и с «Красным Кавказом». Перед войной он считался отличным боевым кораблем. В годы войны выполнял самые ответственные поручения. Не раз прорывал блокаду и доставлял людей и вооружение в осажденный Севастополь. В конце 1941 года под командованием А. М. Гущина крейсер провел на редкость смелую операцию: ворвался в занятую врагами Феодосию, под огнем ошвартовался у стенки порта и высадил десант, чем помог нашим войскам освободить Феодосию и Керчь. Когда кончилась война, старый крейсер стал учебным кораблем. Но и этому пришел конец. Свои последние дни крейсер доживал в качестве морской цели. Он принял участие в испытании новых ракет. Мне хорошо помнится доклад: первая же ракета попала без промаху. «Красный Кавказ» начал медленно крениться и затонул около Феодосии, возле того города, где он несколько лет назад метко разил врага и высаживал десант.

На флоте издавна существует хорошая традиция – именами прославленных кораблей называть новые корабли, только что вступившие в строй. Тем самым как бы воскрешаются страницы героического прошлого и эстафета славы передается от поколения к поколению. Радует, что сейчас у нас эта традиция получила широкое распространение.

В начале августа 1937 года меня вызвали в Москву. Накануне моего отъезда в нашем клубе собрались советские моряки-волонтеры. Они пожелали мне доброго пути и дали множество поручений. В капитанию зашел командующий республиканским флотом М. Буиса.

– Возвращайтесь скорей, – сказал он.

Короткая остановка в Валенсии: выполнил поручение посла Розенберга, получил задание Штерна доложить в Москве о его нуждах, сделал визит вежливости морскому министру Прието. С ним у нас давно установились неплохие отношения.

В Барселоне с удовольствием остановился у нашего консула В. А. Антонова-Овсеенко. Разговорились… Он вспомнил Октябрьские дни, Балтийский флот, рассказал, как в начале июля 1917 года сидел в тюрьме вместе с П. Е. Дыбенко, простым моряком с «Гангута», ставшим вскоре председателем Центробалта.

Вернуться в Испанию мне не пришлось. Но испанские события еще долго владели моими мыслями.

Я остался убежденным, что основная масса испанских моряков была глубоко предана республике, так как героически сражалась с флотом мятежников. Своим моральным состоянием республиканцы, несомненно, превосходили противника. Главная заслуга флота в войне – обеспечение морских коммуникаций, и прежде всего – с Советским Союзом. Без этого было бы немыслимо создать новую республиканскую армию и вести длительную войну на всех фронтах.

Мог ли республиканский флот достичь больших успехов? Да. Флот мог бы действовать более решительно, наносить ощутимые удары фашистам, особенно в первое время, пока те были слабы на море. Но это уже зависело не столько от команд кораблей, сколько от руководства флотом и всей войной со стороны верховного командования и правительства республики.

К тому же отсутствие опытных офицеров, нехватка топлива и боеприпасов, невыгодное географическое расположение единственной базы в Картахене, конечно, снижало активность флота.

Надо иметь в виду и другое: Испанская республика получала самолеты, танки, пушки и другую военную технику. А флот имел все годы лишь те боевые единицы, которые остались на стороне правительства в дни мятежа. Фашисты же вводили в строй все больше новых боевых кораблей, получая их от Германии и Италии.

Советский Союз по некоторым причинам не мог помочь республике своими надводными и подводными кораблями. Даже оружие и технику для флота, учитывая его особенности, нельзя было получать извне. Лишь Англия могла бы поставлять республиканскому флоту то, в чем он нуждался. Но Англия ничего давать не желала. Вот почему превосходство на море, принадлежавшее вначале республиканцам, постепенно перешло к фашистам.

Во время этой войны мы, советские моряки, приобрели немалый опыт, ясно представили роль авиации в любых операциях флота, необходимость воздушного прикрытия его сил в базах; убедились, как важно, чтобы авиация, призванная действовать с флотом, организационно входила в его состав, была с ним под единым командованием и повседневно обучалась действовать на море. Наконец, мы воочию увидели, насколько быстротечны события в современной войне, особенно в ее начале, как внезапным ударом можно повлиять на весь ход войны. Это заставляло серьезно думать о постоянной боевой готовности

советского флота.

Тихий океан

Путь на восток

Давно ли я расстался с Картахеной, побывал на Всемирной выставке в Париже, пережил неприятные часы, проезжая Германию. Но вот я уже за тысячи километров от Пиренейского полуострова. Скорый поезд мчит меня из Москвы в Сочи. В столице я пробыл совсем недолго.

– Хотите вернуться в Испанию? – спросил Нарком обороны, выслушав мой доклад.

Как известно, военный человек готов служить всюду, куда его пошлют.

– Нам теперь здесь нужны люди, – добавил К. Е. Ворошилов.

Определенного решения он не принял.

– Пока отдохните в санатории, а потом будет видно.

Я подъезжал к Черному морю, а мысли мои были еще в Испании: как там? что делается в Картахене?

Шел август 1937 года. Никогда прежде я не отдыхал на курорте. Сочи много раз видел только с моря да однажды сошел на берег на какой-нибудь час, осмотреть город времени не хватило.

Сочи оказался переполненным. В санатории имени Фабрициуса встретил друзей по Испании: Я. В. Смушкевича, Д. Г. Павлова, И. И. Копца и других. Они приветствовали меня веселыми шутками, принялись вспоминать недавние боевые дни…

Не сразу заметил я, что у многих отдыхающих – это были крупные военные работники – какое-то мрачное, подавленное настроение. За время нашей работы в Испании произошли большие перемены, тревожившие людей. Мы, «испанцы», еще не особенно задумывались над происходящим. Разумеется, нас поражало, что тот или иной известный товарищ оказывался «врагом народа», но в обоснованности арестов тогда еще не сомневались. Мы долго отсутствовали, а теперь, вернувшись, ходили в «героях».

Вместе с Яшей Смушкевичем мы наметили программу экскурсий. Конечно, надо было съездить в Сухуми, побывать на озере Рица, в горах…

Но выполнить эту программу не удалось: меня вызвал к телефону управляющий делами Р. П. Хмельницкий и передал приказание Наркома обороны немедленно выехать в Москву.

– Вы назначены на ТОФ, – доверительно сообщил Рудольф Павлович.

– ТОФ, ТОФ… – озадаченно повторял я, повесив трубку, не сразу расшифровав, что это означает Тихоокеанский флот.

Опять дорога Москва – Сочи, только поезд идет в обратном направлении. Я мысленно прощаюсь с товарищами, оставшимися в Картахене. Значит, не бывать мне там. Очень хотелось заглянуть на «Червону Украину», в Севастополь, поделиться своими испанскими впечатлениями с друзьями, но времени не хватило. Стараюсь представить себе далекий Владивосток. Всплывают в памяти слова наркома: «Нам теперь здесь нужны люди». Это был намек на перемены, происходящие в руководящих кадрах.

Прямо с вокзала поехал в Наркомат обороны. Управляющий делами Хмельницкий предложил немного обождать. Прочитал приказ о назначении меня первым заместителем командующего Тихоокеанским флотом.

«Раз спешно вызвали, – значит, не сегодня-завтра должен буду выехать к новому месту службы», – раздумывал я.

У наркома вдруг образовалось «окно», в которое и протолкнул меня Руда, как мы в своем кругу звали Хмельницкого.

– А вы чего так быстро вернулись? – спросил неожиданно Климент Ефремович. Я передал слова Хмельницкого: «Немедленно выезжайте».

– Ну, уж такой спешки нет, чтобы прерывать отпуск, – сказал нарком.

Воспользовавшись его словами, я попросил разрешения на несколько дней съездить в Ленинград.

– Вот вам две недели на сборы, – ответил нарком.

Я вышел из наркомата, получив при прощании приказание явиться к своему флотскому начальнику.

Неделя, проведенная в Ленинграде, прошла быстро, и я возвратился в Москву. Побывал у нового начальника Морских Сил М. В. Викторова и у начальника Главного морского штаба Л. М. Галлера. Мне было известно, что это бывалые, заслуженные моряки, но до тех пор встречаться с ними приходилось редко. Когда в 1932 году я стажировался в штабе Балтийского флота, Викторов был командующим. Я редко переступал порог его кабинета. Дистанция по служебной лестнице между нами была велика, а Викторов к тому же не очень-то был доступен. С Галлером, тогдашним начальником штаба Балтфлота, я чувствовал себя проще. Он интересовался молодежью, умел вовремя дать добрый совет. Несколько раз мы беседовали вне службы, и разговоры эти остались у меня в памяти.

Теперь, перед отъездом на Тихий океан, я особенно много

ждал от разговора с Викторовым: он прибыл оттуда и хорошо знал дальневосточный флот. Однако разговора по душам не получилось. Викторов спросил, скоро ли я выеду. О Тихоокеанском флоте было сказано очень мало.

– Теперь там командует Киреев. Думаю, сработаетесь. – Затем, сославшись на срочные дела, направил меня к Галлеру.

Лев Михайлович встретил меня иначе. Подробно рассказал о составе флота, объяснил, какие на нем решались задачи боевой подготовки. Всех командиров соединений он называл по фамилии. Я не удивлялся: уже давно слышал, что Галлер знает по имени командира любого буксира. Давая подробные характеристики людям, с которыми мне предстояло работать, Лев Михайлович ни о ком не говорил плохо. Он не скрывал недостатков, однако на первый план выдвигал достоинства товарищей. Лишь иногда Галлер предупреждал:

– За этим командиром надо присматривать внимательно. Пометьте в записной книжке. Ведь вы не сразу узнаете людей.

Опять поезд, опять дальняя дорога… Помню волнение, охватившее меня, когда из окна вагона я увидел широкий Амурский залив. Легкая рябь пробегала по водной глади и серебрилась на солнце. Миновали подземный грохочущий туннель, и перед глазами раскинулась бухта Золотой Рог, величавая и спокойная, вся залитая светом.

Тут мне предстояло теперь работать и жить. Далеко позади осталось Черное море, к которому я привязался, которое полюбил за годы службы на кораблях. Новые просторы открывались передо мной. Я не боялся этих малообжитых в то время мест, у меня тогда не было семьи, для которой подобные перемены обычно бывают трудны. Наоборот. Увлекала перспектива освоения огромного морского театра. Тихоокеанскому флоту в те годы уделяли много внимания. Поэтому он развивался очень быстро. К тому вынуждала международная обстановка. Агрессивные замыслы японских милитаристов требовали от нас быть во всеоружии. Сознавая все это, я испытывал большой подъем. И вместе с тем в сердце жило тревожное чувство: как справлюсь с новой работой, как пойдут здесь мои дела.

Представления тогда о Дальнем Востоке у многих были довольно смутные и, прямо скажу, неправильные.

Поэтому кое-кто из командиров, которых туда посылали, ходил как в воду опущенный: за что такая немилость? Однако большинство ехали охотно. Примерно с таким бодрым настроением ехал туда и я.

Дальневосточный край, признаться, мне сразу пришелся по душе. Прежде всего я познакомился с Владивостоком. Но в слово

«Владивосток» я, как моряк, вкладывал не только то, что входит в городскую черту, а несколько иное содержание.

Конечно, как город Владивосток привлекателен. Особенно когда любуешься им с мостика корабля, входящего вечером в бухту Золотой Рог.

– Смотрите! Сколько огней! Отсюда наш Владивосток похож на Нью-Йорк, – воскликнул однажды старый моряк, который, видно, бывал в Америке.

Под Владивостоком я подразумевал и город, и весь комплекс Главной базы Тихоокеанского флота, занимавшей огромное пространство. Что там Севастополь с его небольшими Северной и Южной бухтами! Во Владивостоке совсем иные масштабы. Недаром моряки говорят: «Двести миль на Дальнем Востоке – не расстояние».

Уже в первые дни, знакомясь по морским картам с Дальневосточным театром, я поражался обилию бухт, заливов, островов близ Владивостока. Но еще более сильное впечатление произвели они на меня при осмотрах их с мостика небольшого сторожевика.

Мы еще не отошли от стенки, как один пожилой дальневосточник, влюбленный в свой край, подошел и стал рассказывать:

– Лет восемьдесят назад, когда основали Владивосток, вокруг Золотого Рога стояли дремучие леса, а сама бухта не замерзала. А на этой вот сопке, Тигровой, где теперь высятся дома, на самом деле охотились на тигров. Дикие были там места.

Мне вспомнились эти слова позднее, когда С. М. Буденный, служивший здесь в 1904 году, рассказывал, как однажды ночью тигр напал на часового. «Только фуражку утром нашли на том месте, где он должен был стоять», – говорил Семен Михайлович. Случилось это, правда, не на сопке Тигровой, а где-то в Посьете, но все равно совсем близко от Владивостока…

Наш сторожевик набирал скорость, чтобы выйти из Золотого Рога через Босфор Восточный в Амурский залив и далее – в Посьет. По карте я уже определил, что залив Петра Великого от мыса Поворотный до Посьета тянется более чем на двести миль. Его продолжают также немалые по своим размерам Амурский и Уссурийский заливы. Я их еще как следует не видел. Когда обогнули мыс Эгершельд и вошли в Амурский залив, мне стали понятны его размеры. Несколькими годами позже крупный Тихоокеанский флот, выстраиваясь для парадов и смотров в Амурском заливе, занимал совсем незначительную его часть. Уже тогда я расценивал эти просторы с точки зрения современной войны, угрозы для флотов с воздуха и возможностей разбросать

соединения больших и малых кораблей, чтобы никакой налет не причинил им большого ущерба.

Едва корабль повернул в сторону Посьета, как слева от нас развернулась панорама величественного острова Русский с высокими сопками посредине. За ним грядой тянутся десятки его младших братьев – островков разного размера. Одни из них – высокие и скалистые, другие – низкие, а некоторые только во время шторма выдают свое присутствие, едва вылезая из воды. В пространстве между этими островами проглядывается Японское море. Если дать волю своему воображению, то нетрудно представить себе и необъятные просторы Тихого океана, Охотского моря, все наши огромные дальневосточные морские границы, для защиты которых создан Тихоокеанский флот.

Амурский залив становится все шире и шире. Чем ближе к Посьету, тем больше чувствуется дыхание моря. Со стороны океана катится крупная волна, разбивается о скалистые острова и, потеряв свою силу, легко ударяется о борт корабля, чуть покачивая его.

– Право на борт! – послышалась команда, и сторожевик послушно начал поворот.

Открылся широкий вход в залив Посьет. На извилистом берегу не очень ясно просматриваются бухты, мысы, проливы. Сопки расцвечены яркими красками осенней листвы. Это пограничный район. В тот день мы еще не ведали, что через год там развернутся бои у озера Хасан и придется принимать экстренные меры для укрепления береговой черты.

Даже мимолетный осмотр занял целый день. Только поздно вечером мы снова вышли в море. Ветер совсем стих, и только плавная волна кротко качала корабль. Лунная дорожка неотвязно следовала за нами. Мы шли по воображаемой границе залива Петра Великого и держали курс на мыс Поворотный. На корабле жизнь замерла. Только вахта несла службу, и командир на мостике стоял всю ночь. Монотонно гудели вентиляторы котельных отделений да редкие приглушенные команды извещали о смене вахты.

Зашли в бухту Находка – просторную, удобную. Не случайно именно здесь в наши дни возник город и крупнейший на Дальнем Востоке порт.

В осенний солнечный день приятно пройти на катере вдоль берега залива и полюбоваться песчаными пляжами, за которыми раскинулась широкая Сучанская долина. Этот обширный залив понравится любому туристу и тем более моряку.

В полдень октябрьское солнце еще изрядно пригревало. Сторожевик, выбрав якорь и лихо развернувшись, быстро

увеличивал скорость. Постепенно исчезли очертания берега, и вместо пляжей, бухт и зелени стали виднеться одни горы: те, что у самого моря, – отчетливо, а высокие и далекие хребты Сихотэ-Алиня – лишь мрачными силуэтами. На пути во Владивосток мы обогнули остров Аскольд. Младший брат острова Русский, он вместе с ним неустанно стережет подходы к Владивостоку.

После этого мы посетили остров Путятин в проливе Стрелок с его чудесными бухтами и залив Уссурийский.

К вечеру вернулись во Владивосток. Названия бухт – Патрокл, Улисс, Диомид – будто привезли с собой попавшие сюда невзначай аргонавты.

Когда входили в бухту Золотой Рог, Владивосток уже сверкал огнями. Оттого, что он расположен на склонах сопок, каждая лампочка светилась отдельно – ярко и ослепительно.

На следующий день я отправился на остров Русский. Узкий канал соединяет пролив Босфор Восточный с бухтой Новик, которая причудливо врезается в остров и делит его почти пополам. Проходя мимо него, я припомнил, как мы, курсанты, удивлялись размаху, смелости Петра Первого, умелому решению им многих проблем при строительстве Кронштадта с его многочисленными каналами, доками, гаванями и искусственными фортами. Ему не оставалось другого выхода для защиты новой столицы государства Российского, как построить столь хитроумное по тем временам сооружение. Здесь же сама природа, без каких-либо человеческих усилий, словно по заказу, создала неприступную крепость. Остров Русский собой прикрывает город, базу от возможного нашествия с моря.

Как-то в Мурманске мне рассказали легенду об острове Кильдин. Небольшой, напоминающий каменную глыбу, он расположился у самого входа в Кольский залив.

– Будто сам черт ее принес, чтобы закупорить залив. Но ему не хватило сил, и он выпустил эту глыбу из рук у самого входа… – так начал эту легенду рассказчик.

Об острове Русском такого не скажешь – уж слишком он велик. Даже самому черту было бы не под силу поднять его…

Остров Русский неописуемо красив. Осенью он раскинулся перед нами во всем своем великолепии. Лиственные деревья уже сменили зеленый убор на багряный наряд. На сопках перемежались желтые, красные и зеленые цвета, образуя богатейшую гамму. Когда мы поднялись на одну из сопок, где то и дело у нас из-под ног выскакивал фазан или вылетала крупная серая дальневосточная перепелка, как на ладони увидели Амурский и Уссурийский заливы и весь Владивосток. Вдали сквозь дымку едва просматривались Аскольд и длинная гряда

островков, идущая в сторону Посьета, Увидев все это, я проникся еще большим уважением к Дальнему Востоку, понял, как важно охранять этот «нашенский» город – ключ ко всем необъятным владениям Приморья, Сахалина, Камчатки, Чукотки. И позже ничуть не удивлялся тому, что люди, впервые едущие туда с некоторой опаской, потом оставались там навсегда. Они убеждались в том, что и климат на Дальнем Востоке хороший: ведь Владивосток расположен почти на широте Батуми. Там созревают и яблоки, и виноград. А местечко, именуемое Крымом, напоминает по климату и природе прославленный Черноморский полуостров.

С тех пор миновали годы. Я побывал во многих уголках земли. Но нигде не видел более величественных мест, чем наш Дальний Восток. И как моряк, я нигде не находил лучшего места для базирования флота. Уж как расхваливают знаменитые бухты Севастополя! Но морские окрестности Владивостока ни с чем сравнить нельзя.

А ведь Владивосток не исключение на Тихом океане. С ним могут поспорить Советская Гавань и Петропавловск-на-Камчатке.

Большие оперативные просторы и огромные жизненные пространства, высокие гранитные сопки – все это неоценимо и в наши дни, когда создано разрушительное атомное оружие. Дальний Восток при современных средствах передвижения стал уже не столь далеким, каким был в годы, о которых я веду речь.

На новом театре

Когда я приехал во Владивосток, флот готовился к заключительному осеннему учению. Был конец сентября – благодатнейшая пора на Дальнем Востоке. Летом обычно туманы плотной пеленой окутывают весь залив Петра Великого и побережье. Правда, стоит отъехать до девятнадцатого километра, словно попадаешь в другой край: там сухо, тепло, ярко светит солнце. Недаром у девятнадцатого километра начинается полоса санаториев и дач. Но в «Гнилом углу», как называют один из районов Владивостока, летом все тонет в туманах. Зато осень здесь хороша. Дующий с океана ветер несет теплый, прогретый воздух. В ноябре – декабре все изменяется: задует с северо-запада штормовой ветер, и холодный воздух сибирских просторов постепенно пересилит влияние океана. На склонах сопок толстым слоем ляжет снег, метели нагонят глубокие сугробы. Тогда уж ничто не напоминает юг. Говорят, бухты Владивостока лет сто назад благодаря лесам были незамерзающими. Теперь крепкие льды сковывают их до марта.

Командующий флотом Г. П. Киреев рассказал о планах учения. От Владивостока до Владимиро-Ольгинского района – двести миль. На этом участке и развертывались сухопутные, воздушные и морские силы для совместных маневров. Задача заключалась в том, чтобы отработать для защиты побережья одновременные действия всех сил, которые мы там имели.

После учений я попросил у комфлота разрешения ознакомиться с морским театром, побережье которого в ту пору начинали осваивать. Киреев не возражал, и я поспешил в путь. Зима еще не наступила. Можно было заходить во все бухты, даже в такие, как Де Кастри.

О заливе Советская Гавань я читал немало. Знал, что его открыл соратник Г. И. Невельского – Н. К. Бошняк. Обнаружив залив Хаджи, так называли Советскую Гавань в прошлом столетии, он настолько обрадовался, что от восторга подал команду: «Шапки долой!». Мне не раз приходилось слышать, что Советская Гавань – один из лучших заливов мира. И все же, увидев его в первый раз с мостика корабля, я поразился красоте, богатству этой гавани. Не случайно ее сначала назвали Императорской. С нею не может сравниться даже знаменитая английская база в Скапа-Флоу.

В одной из бухт я провел несколько дней, и вечерами мы не раз толковали о том, какое огромное будущее у этого края, какое большое значение он имеет для народного хозяйства страны. В ту пору прекрасные бухты выглядели пустынными. Маленький деревянный городок с небольшим рыбным заводом и крошечными судоремонтными мастерскими, раскинувшимися на побережье, вернее было назвать селом. Военный флот базировал там лишь торпедные катера. Мы знали, что скоро придут более крупные корабли, но все необходимое для них только начинали создавать.

Вдоль побережья высились исполинские деревья, яркие и нарядные в осеннем уборе. Эсминец, на котором я прибыл, стоял, бросив якорь и ошвартовавшись кормой за могучий ствол. Никто этому не удивлялся, были довольны, что деревья растут так близко от воды.

Комендант укрепленного района помещался со своим штабом в деревянной избе. Считали, что он устроился с удобствами. Воинские части жили еще в палатках, строители сооружали себе землянки.

– Трактор готов, – доложили нам. Другими видами транспорта в то время по суше никуда нельзя было добраться.

Батарея, на которую мы приехали, тоже еще только сооружалась. Работали и строители, и артиллеристы. Все

торопились закончить кладку бетона до наступления морозов. Людям приходилось трудно, но они не жаловались, просили лишь об одном: помочь им материалами, которые надо было завезти до зимы.

Примерно такую же картину застали мы и в других бухтах, куда заходили на обратном пути. Ближе к Владивостоку я увидел более обжитые места. Там уже было закончено строительство береговых батарей, имелись готовые аэродромы, у новых пирсов стояли подводные лодки.

Впрочем, и здесь в одной из долин мы ходили по свежей вырубке, вдоль колышков, расставленных длинными замысловатыми рядами.

– Здесь будет жилой городок, – показывали нам. Буквально со дня на день должны были прибыть воинские части, чтобы осваивать эти места.

В общем, было отрадно видеть, что силы флота быстро растут, что правительство очень заботится об обороне и укреплении всего нашего Дальнего Востока.

Постепенно я втягивался в дела и присматривался к людям.

На новом театре оказалось немало старых знакомых. В те годы флоты были еще сравнительно невелики, строевой командный состав для кораблей готовило одно лишь Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе в Ленинграде, которое окончил и я. Знать каждого фрунзенца, конечно, было невозможно, но фамилии большинства командиров соединений и кораблей были мне знакомы. Особенно хорошо знал я товарищей, служивших прежде на Черном море. Немало их приехало на Тихий океан. По специальному решению партии и правительства туда направляли со всех флотов. Надо было надежно закрыть сухопутные и морские границы на Дальнем Востоке. Новый флот по численности личного состава стал самым крупным.

Служба на Тихом океане была тогда очень трудной, сложной и суровой. Огромные морские и сухопутные просторы, неустойчивая погода, отсутствие населенных пунктов, бытовые неудобства и… весьма неспокойная обстановка. Но все это делало Тихоокеанский флот отличной школой воспитания и закалки людей. Те, кто прошел там выучку, как правило, проявили себя наилучшим образом и в годы Великой Отечественной войны.

Где только я не встречал позже тихоокеанцев! Почти на всех флотах! Пройдя суровую школу на Дальневосточном театре, многие из адмиралов и офицеров перед войной продолжали службу на западе. Там же они провели всю войну. И с кем из них ни поговоришь, непременно вспомнят старое доброе время, Дальний Восток… Да и как иначе! Все мы были тогда молодыми,

полными жизненных сил, не унывающими ни от тяжелой работы, ни от бытовых неурядиц…

Заботясь о безопасности дальневосточных рубежей, правительство создало на Дальневосточном театре флот. Огромная работа была проделана за короткий срок, и она оправдала себя: наше преимущество в подводных кораблях на Тихом океане действовало отрезвляюще на японских милитаристов. В начале второй мировой войны между морским и сухопутным командованием Японии шли ожесточенные споры, куда лучше направить удар. Известно, что японские военные круги давно точили зуб на наше Приморье. И все же наброситься на него они не решились. В этом далеко не последнюю роль сыграла мощь нашего подводного флота. Поэтому ведущее место на нашем флоте принадлежало подводникам. Среди них запомнились такие замечательные командиры, как К. О. Осипов, Г. Н. Холостяков, П. Н. Васюнин, И. И. Байков, В. А. Касатонов, К. М. Кузнецов, С. Е. Чурсин, М. С. Клевенский, А. И. Зельтинг, Л. А. Курников. Подводные лодки на Тихом океане несли непрерывную боевую службу. Они оставались в дозоре не только летом в хорошую погоду, но и зимой, во время жестоких тихоокеанских штормов. Продолжительность пребывания наших подводных лодок в открытом море была по тем временам невиданной. О подобных рекордах не принято оповещать широкие круги, их не регистрируют международные спортивные органы, но, если бы устраивались подобные соревнования, многие наши подводники вполне могли бы стать мировыми чемпионами.

Хочется отметить особо тяжелую службу на лодках типа М – «малютках» (малые подводные лодки водоизмещением 200–250 тонн с двумя торпедами). Они были созданы явно не для тихоокеанских просторов с тамошними штормами и циклонами. А службу им приходилось нести наравне с другими лодками: возвращаться раньше времени в базу без крайней нужды считалось неприличным. Зато какую школу прошли моряки этих кораблей! Подводники и сейчас хорошо помнят: прежде чем сделать старпома командиром крупной подводной лодки, вначале мы его назначали командиром «малютки». Сколько упреков, возражений пришлось мне тогда выслушать! Но все, кто прослужил на «малютках» года два, сами становились приверженцами такой системы.

Нынешний подводник, прочитав эти строки, вероятно, улыбнется: мол, тоже мне лодки. Но ведь угольные миноносцы водоизмещением в четыреста – пятьсот тонн тоже считались когда-то грозой морей. Каждому свое время. Не будь «малюток», не появились бы и атомные лодки. Не пройди на них школу

прежние командиры, не сумели бы мы управлять и современными лодками.

Наш надводный флот на Тихом океане был невелик. Крейсера и эсминцы появились там позднее. А нам приходилось обходиться старыми сторожевиками, минными заградителями, торпедными катерами, малопригодными для такого театра. Труднее всего приходилось тем, кто служил на «Шквалах» и «Штормах» (сторожевые корабли водоизмещением 700 тонн). Бывало, сторожевик едва достигнет залива Петра Великого, как его уже бросает из стороны в сторону, с борта на борт. А ведь им приходилось плавать в штормы и заходить далеко от базы.

Однажды погода заставила наш сторожевик вернуться в базу.

– Почему медлите с поворотом? – спросил я командира корабля.

– Выбираю более удобный момент, а то и перевернуться можем.

На Черном море я служил на крейсерах и только с мостика мог наблюдать, как кувыркаются сторожевики. Как-то на учении Черноморского флота из-за разыгравшегося шторма все малые корабли вернулись в базу. Только один, кажется, «Шквал», которым командовал Л. А. Владимирский, удержался в кильватере. Комфлот Кожанов специально отметил это на разборе учений.

Запомнился и другой случай. Как-то наш крейсер стоял на ремонте, и меня назначили посредником на сторожевик, которым командовал А. И. Малиновский. Возле мыса Тарханкут мы попали в сильный шторм. Нас дважды тряхнуло, да так сильно, что стекла на мостике разбились вдребезги. Это довольно редкое явление называется «восьмеркой». Вызывается оно тем, что корма корабля поднимается высоко вверх, а винты, развив максимальную скорость, начинают молотить в воздухе. Затем корабль кренится, в это время один из винтов уже входит в воду, а другой продолжает работать вхолостую. Эта сила вызывает огромную вибрацию, как бы ломает корабль. Кажется, что мачты и трубы вот-вот упадут на палубу… Нервы командира не выдержали, и он запросил помощи.

В тот день я по достоинству оценил тяжелую службу на малых кораблях.

Вот почему я считаю: командиры-надводники Тихоокеанского флота – А. Г. Головко, С. Г. Горшков, Ф. С. Октябрьский, В. А. Андреев, В. Л. Богденко, Т. А. Новиков, В. Ф. Котов – всех невозможно перечислить – прошли на Тихом океане отличную школу. Крупных кораблей здесь тогда еще не было. Моряки смело выходили в штормовой океан на эсминцах, сторожевиках и

катерах.

Большую силу нашего Тихоокеанского флота представляла морская авиация. Ее держали в постоянной боевой готовности. Командовал ею вначале Л. И. Никифоров, затем С. Ф. Жаворонков, а соединениями – В. В. Ермаченков, Е. Ф. Логинов, Б. Л. Петров, Б. А. Почиковский. Полеты по таким маршрутам, как Владивосток – Камчатка, удар по «противнику» и возвращение обратно – и теперь не такое уж легкое дело. А в ту пору громоздкие ТБ-3 выполняли подобные задания буквально на пределе своих возможностей, но делали это хорошо. Они удалялись далеко в море и осваивали непривычную для них стихию – бескрайний водный простор.

Морские летчики еще нуждались в специальной подготовке – приходили мы к выводу.

У летчиков я бывал часто. К ним приходилось забираться в весьма отдаленные места. Дороги были еще плохие, но неприхотливый У-2 забрасывал на любой аэродром.

Обычно на флоте береговую оборону называют тылом. Наш дальневосточный флот начал развиваться именно с тыла – с береговой обороны. Когда в начале тридцатых годов обстановка на Дальнем Востоке накалилась и было решено создать Тихоокеанский военно-морской флот, в первую очередь туда направили железнодорожные береговые батареи. Затем начали строить мощные стационарные батареи. Пока флот был слаб, на береговые батареи да на сухопутные войска ложилась вся забота об обороне огромного по своей протяженности побережья. Береговую оборону возглавлял генерал А. Б. Елисеев, которого флот помнит и поныне. Командирами укрепленных районов были М. Ф. Куманин, Л. Ф. Остапенко, И. В. Малаховский, Н. В. Арсеньев.

Несколько добрых слов мне хочется адресовать и нашим политработникам.

Нет нужды говорить о роли и значении их труда. Всем это известно. Это они обеспечивали на флоте, как принято говорить, высокий уровень политической и боевой подготовки.

Членами Военного совета Тихоокеанского флота были Я. В. Волков и П. И. Лаухин. Волкова я знал в те годы, когда он был комиссаром Военно-морской академии, а Лаухина встретил впервые. Оба они были корпусными комиссарами, старше меня и по возрасту, и по званию, но никогда не подчеркивали этого. Я в свою очередь отдавал должное их жизненному опыту, и мы вместе старались направлять общие наши усилия в одно русло – на повышение боеспособности флота.

Яков Васильевич Волков хорошо знал флот, любил его и

частенько наведывался на корабли. Он постепенно вводил меня в курс дела: рассказывал о людях, сообщал все неприятные чрезвычайные происшествия последнего времени. Он пользовался большим авторитетом среди моряков, проникся уважением к нему и я.

Начальник политуправления флота Петр Иванович Лаухин был несколько иного склада – молчаливый, чуть-чуть замкнутый. Невысокого роста, полный, он был немного тяжелее на подъем, береговые части посещал охотнее, чем корабли, выходящие в море.

Одно их объединяло: оба не считались со временем, работали с раннего утра до позднего вечера. Театр был большой – забот много, бытовые условия тяжелые. То тут, то там случались неполадки.

Немного позднее П. И. Лаухина на посту начальника политуправления сменил Д. И. Савелов. Спокойный и рассудительный, очень внимательный, он быстро завоевал всеобщее уважение. Савелов успевал бывать во многих частях, на кораблях и без шума проводил огромную работу по обеспечению боевой и политической подготовки. Прошло много лет, но и сейчас, стоит разговориться со старыми дальневосточниками, они непременно вспомнят добрым словом Дмитрия Ивановича Савелова. Запомнился мне и комиссар одного из эсминцев М. Н. Захаров. На этом эсминце А. А. Жданов и я по поручению правительства ходили в Находку, чтобы убедиться в пригодности этой бухты для нового торгового порта.

Отличительной чертой Михаила Николаевича было его умение работать с массами и потребность постоянно находиться, как говорится, в самой гуще народа.

– Хороший комиссар на этом корабле, – заметил еще тогда Жданов.

Последующие годы подтвердили эти слова. М. Н. Захаров стал членом Военного совета Тихоокеанского флота.

На Дальнем Востоке я познакомился и с полковым комиссаром И. И. Азаровым. Служил он на седьмой морской бригаде. Наш флот начал только-только пополняться эсминцами и сторожевиками. Одни базировались во Владивостоке, другие еще строились. На заводе я и встретился с этим беспокойным и энергичным политработником.

В 1939 году Азарова хотели перевести на работу в крайком партии, причем ему предлагали более высокую должность. Илья Ильич решительно отказался.

– Не хочу уходить с флота, – заявил он.

«Вот это ценно», – подумал я и поддержал его просьбу

остаться на флоте.

Перед войной Азаров служил в Управлении политпропаганды в Москве, потом его послали на Черноморский флот, и в самое тяжелое время войны он находился в осажденной Одессе.

А разве забудешь Николая Петровича Зарембо! Я познакомился с ним еще в годы учебы в Ленинграде. В 1937 году во Владивостоке он плавал на сторожевиках. Затем служил в отдаленном районе Тихоокеанского флота – Советской Гавани. Жизнерадостный, необычайно энергичный, он не робел перед трудностями того сурового края, а главное – умел вселять бодрость духа, уверенность в своих силах у подчиненных. В годы войны он с честью трудился на различных морских театрах. В дни защиты Сталинграда Н. П. Зарембо назначили на Волжскую флотилию. Потом он воевал на Севере, служил в центральном аппарате.

Уже будучи на пенсии, Николай Петрович по-прежнему изумлял всех бодростью и неутомимостью, вечно куда-то спешил, был одним из активнейших деятелей Комитета ветеранов войны.

Из политработников подводных лодок нельзя не вспомнить М. З. Кривицкого. Это был прямой и честный человек, открыто высказывавший свои убеждения. В 1938 году он был начальником политотдела бригады подлодок. Когда арестовали командира бригады Г. Н. Холостякова, Кривицкий нашел в себе мужество заявить, что он не верит, будто Холостяков враг народа.

Позднее на других флотах мне приходилось встречать политработников из бывших дальневосточников – В. П. Алексеева, Л. Н. Пурника, М. Г. Быкова, В. В. Карякина и многих других.

Следует признаться, что иногда у меня случались и шероховатости во взаимоотношениях с отдельными политработниками. Я не искал хорошего к себе отношения во всех случаях жизни и шел на конфликт, если считал это необходимым для дела. Ведь хорошие отношения с подчиненными – это еще не доказательство правильного поведения руководителя. Частенько спорили, подчас чрезмерно горячо, но в конце концов приходили к единому мнению.

Особенно приятной была встреча в этих новых далеких местах со старыми знакомыми по службе или учебе.

Встречи на Дальнем Востоке чем-то напоминают мне встречи соотечественников вдали от Родины. Когда я служил на Черном море, то многих знал только по фамилии. А во Владивостоке встретился с ними, как со старыми добрыми знакомыми. Вспоминали крейсера, на которых вместе служили, теплое Черное море, походы, учения…

В первые же дни приезда я встретил во Владивостоке инженера-электрика М. И. Денисова. Вместе с ним мы плавали на «Червоной Украине» еще в 1927 году. Он и тогда был уже немолодым человеком, но флотскую службу любил и крепко привязался к своему кораблю.

На «Червоной Украине» в ведении Митрофана Ивановича находились все электромоторы – а их на корабле немало. Самые большие хлопоты причиняли ему так называемые исполнительные моторы, с помощью которых перекладывали огромный руль. Случалось, они отказывали, и крейсер, положив руль, скажем, на правый борт, начинал циркуляцию, которую не удавалось сразу остановить. Тут могли произойти и крупные неприятности. Выручал всегда Денисов. Он стремглав бросался в глубокую шахту – на самое дно корабля, куда вел узкий скоб-трап, по которому только и можно было добраться в румпельное отделение к злополучным моторам. Денисов наводил там порядок и затем поднимался на верхнюю палубу весь в поту, но с довольным лицом.

На Черном море мы как-то потеряли друг друга из виду и вот снова встретились во Владивостоке. Оказалось, что мы даже живем в соседних домах. Но разговор у нас поначалу как-то не клеился. Я обращался к нему по-прежнему на «ты», звал его попросту Митрофаном Ивановичем. Он же перешел на «вы», намекая, что теперь наши отношения, дескать, уже не те, что я стал для него высоким начальством…

– Вы, наверное, и в гости ко мне теперь не придете, – сказал он мне однажды.

– Почему? – удивился я. – Позовешь, так приду.

В субботу вечером, как договорились, я побывал у Денисова в гостях…

О товарищах, которых я здесь назвал, хотелось бы рассказать куда больше. Но их качества в полной мере раскрылись в годы Великой Отечественной войны. А об этом я еще собираюсь написать.

Встречи с В. К. Блюхером

Здесь, на Дальнем Востоке, я познакомился с маршалом Василием Константиновичем Блюхером.

О Блюхере я впервые услышал, будучи курсантом военно-морского училища. В октябре 1925 года наша рота выехала в Москву на похороны М. В. Фрунзе. После печальной церемонии мы присутствовали на большом митинге частей гарнизона Московского военного округа. Мы прибыли туда строем,

значительно раньше назначенного часа. Хозяева встретили нас гостеприимно. Зал еще был пуст, и мы под руководством местного политработника осматривали помещение. Наше внимание привлекла витрина. Мы увидели портреты К. Е. Ворошилова, М. Н. Тухачевского, С. М. Буденного, А. И. Егорова, В. К. Блюхера и других военачальников, героев гражданской войны. Наш гид коротко рассказывал о каждом из них. Из всего сказанного о Блюхере почему-то запомнилось, что в 1918 году он был награжден орденом Красного Знамени № 1. И еще меня удивила фамилия. «Почему Блюхер? Василий Константинович – и Блюхер?» – подумал я.

Позже я узнал, что В. К. Блюхер воевал на Урале и в Сибири против Колчака, сыграл выдающуюся роль в штурме Перекопа и освобождении Крыма. Потом громил интервентов на Дальнем Востоке. Какое-то время о Блюхере ничего не было слышно. Но позже узнали: маршал Блюхер и генерал Галин, бывший в 1924–1927 годах советником при Сунь Ятсене в Китае, – одно и то же лицо. В 1929 году его назначили командующим ОДВА. Конфликт на советско-китайской границе заставил тогда нас взяться за оружие, и В. К. Блюхер, отлично знавший Дальний Восток, возглавил оборону этого края. Тогда о нем много писали и говорили. Я узнал, что немецкая фамилия дана его предкам по прихоти помещика. На самом деле он сын ярославского крестьянина. Блюхер начал военную службу рядовым солдатом, а в годы гражданской войны вырос в крупного военачальника.

Несколько лет спустя, уже будучи в Испании, я снова услышал о маршале Блюхере. Однажды меня вызвали из Картахены в Валенсию, где в то время находились республиканское правительство, наше посольство и главный военный советник Г. М. Штерн. С Григорием Михайловичем мы были друзьями. Покончив со служебными делами, мы разговорились. Штерн, долгое время служивший в Наркомате обороны, хорошо знал многих наших военачальников. С особой теплотой он говорил о Блюхере, высоко оценивал его военный талант, подчеркивал, что на Дальнем Востоке Василий Константинович пользуется огромным авторитетом. «Когда маршал Блюхер на востоке, там можно иметь войск на один корпус меньше», – так, по словам Штерна, сказал однажды Нарком обороны К. Е. Ворошилов.

Я и не ведал тогда, что через несколько месяцев окажусь во Владивостоке. Да и Штерн не предполагал, что в начале 1938 года мы встретимся с ним в Хабаровске, а маршал Блюхер будет нашим непосредственным оперативным начальником.

Моя первая встреча с В. К. Блюхером произошла во время

флотских учений. Он прибыл на корабль вечером. В кают-компании руководство флота докладывало ему, как прошел первый день учений. Пока сухопутные части развертывались в районе Сучана и продвигались на север к перевалу, занимая ключевые позиции, подводные лодки должны были наносить удары по «противнику». Я еще не вошел в курс дела и сидел поодаль, слушая и наблюдая. Мне запомнилось лицо маршала, спокойное, мужественное. Блюхер слушал доклад начальника штаба флота А. Попова, делал время от времени замечания, задавал вопросы. Было нетрудно заметить, что маршал прекрасно знает Тихоокеанский флот. Уточнив, где ожидает флотское командование высадку десанта и почему именно там, а не в другом месте, Блюхер одобрил действия моряков.

– Вот мой новый первый заместитель, – представил меня маршалу командующий флотом Г. П. Киреев.

– Капитан первого ранга Кузнецов, – назвал я себя.

Маршал спросил, где я служил раньше и откуда прибыл.

– Значит, все больше на юге плавали. А как смотрите на службу на Востоке, да еще Дальнем?

Я ответил, что с удовольствием воспринял это назначение.

На следующий день Блюхер вышел с нами в море, наблюдал за действиями кораблей. Потом, сойдя в бухте Находка на берег, мы сели в газики и помчались по Суданской долине, не раз пересекая мелководную в то время года речку. Мимо проходили пушки, танки и горнострелковые части с навьюченными лошадьми. Части занимали позиции на перевале. По плану учений «противник» должен был высадить десант в заливе Владимира и попытаться прорваться в Сучанскую долину.

Для меня все было ново – местность, люди, техника. Я присматривался к работе походного армейского штаба и самого маршала Блюхера.

Недалеко раздались один за другим несколько очень громких выстрелов.

– Какая пушка, по-вашему, стреляет? – спросил меня неожиданно Василий Константинович.

– Вероятно, калибром в сто двадцать миллиметров, – ответил я.

– Нет, вот это как раз и невероятно, – улыбнулся Блюхер. – Здесь таких пушек нет. Это бьет трехдюймовка. Но ничего, – как бы желая сгладить мой конфуз, сказал он. – Даже армейские товарищи иногда не могут по звуку определить калибр орудий: в горах это особенно трудно. И все-таки надо научиться.

Два дня я провел при штабе Блюхера. Мне бросилось в глаза, что, задерживаясь в городах и селах, маршал всегда

интересовался жизнью населения, расспрашивал, как идут дела, а временами и журил кое-кого за недостатки.

Когда вернулись во Владивосток, в Доме Красной Армии и Флота состоялся разбор закончившихся учений. Блюхер разобрал их, можно сказать, по косточкам. Он критиковал моряков за то, что они подпускали «противника» слишком близко к нашим берегам, и требовал использования авиации и подводного оружия на предельных дистанциях. Особое внимание он обратил на действия самолетов и подводных лодок, а также торпедных катеров, которых было достаточно на Тихоокеанском флоте. Затем он перешел к разбору совместных операций армии и флота, придавая огромное значение их взаимодействию.

Опыт Великой Отечественной войны показал, насколько был прав талантливый полководец. В войне нет ничего более необходимого и более сложного, чем взаимодействие родов оружия и видов Вооруженных Сил. Чтобы правильно распределять между ними задачи, согласовывать планы совместных действий, надо еще в мирную пору много поработать. Во время учений некоторые оперативные ошибки еще можно исправить. Иное дело в боевых условиях: здесь каждый промах в организации взаимодействия грозит тяжелыми последствиями.

В конце января 1938 года, когда я уже командовал флотом, меня вызвали в Хабаровск на совещание военных руководителей. На нем разбирались вопросы боевой подготовки, дисциплины, политико-морального состояния частей. Флотские вопросы почти не затрагивались, но мне было полезно послушать все выступления и познакомиться с людьми.

После совещания Блюхер пригласил меня к себе на квартиру; в тот вечер мы обстоятельно поговорили о флотских делах.

В большом кабинете на стене висела сухопутная карта всего Дальневосточного театра.

– Ну как, познакомились с флотом?

– Да, кое-что посмотрел.

Я рассказал о поездке в Советскую Гавань, Ольго-Владимирский район и соседние с Владивостоком бухты и заливы.

– Это вам не Черное море, – пошутил Василий Константинович. – Вот что такое наш Дальневосточный театр. – Маршал взял указку и подошел к карте.

На тысячи километров протянулись здесь наши сухопутные и морские границы. Ровная линия делила тогда остров Сахалин на советскую и японскую части. Курильская гряда, на которой хозяйничали японцы, простираясь от острова Хоккайдо на север до самой Камчатки, запирала нашему флоту выход из Охотского

моря. Множество отдельных участков на советском побережье были еще заштрихованы в красно-желтый цвет. Это – рыбные концессии японцев, навязанные нам по договору. На ежегодных «торгах» мы отвоевывали их понемногу, но японцы упорно цеплялись за каждый метр нашего побережья.

С указкой в руках Блюхер продолжал путешествие вначале по сухопутным границам, остановившись на таких пунктах, как Чита, Куйбышевка, Благовещенск, Спасск-Дальний, затем перешел к морским рубежам. Он очертил концом указки Камчатский полуостров, побережье Охотского моря, несколько задержался на Магадане, Охотске, Советской Гавани – в то время эти районы мы только начали обживать. Подробно рассказав о стратегическом значении Советской Гавани, он перешел к Ольго-Владимирскому укрепленному району.

– Этому району мы придаем особое значение, – сказал Блюхер и спросил меня, чем мы там располагаем.

Я достал из портфеля морскую карту и подробно рассказал, какие силы мы здесь имеем и что ожидаем в недалеком будущем.

В районы Ольга, Владимир, Тетюхе можно было в те времена добраться только летом, да и то в сухую погоду. Выручало в основном море, по которому доставляли туда все необходимое. Но противник был опасен именно со стороны моря, и реальное сопротивление ему могли оказать лишь морские силы. Поэтому мы, моряки, считали оборону Ольго-Владимирского района своим первостепенным делом.

Отойдя от карты, Василий Константинович сел в свое кресло.

– А теперь я вас слушаю. Как вы понимаете свои задачи в этой обстановке?

Сначала я дал оценку японскому флоту, могущему произвести самые крупные операции на море.

– Очевидно, японцы считают Квантунскую армию своей основной силой в борьбе за Приморье, но, по всей вероятности, готовятся и к высадке десантов.

В те годы у нас еще не было достаточно ни сил, ни средств для надежной обороны морских рубежей. Действия подводных лодок на море и авиации в воздухе ограничивались временем и расстоянием. Поэтому мы могли сосредоточить свои силы лишь в районе сухопутных границ с Маньчжурией да неподалеку от Владивостока. А такие районы, как Сахалин, Камчатка, были защищены довольно слабо. Вслух мы об этом не говорили, но мысленно понимали друг друга и пришли к единому мнению: в первую очередь будем оборонять самые важные районы.

Последовательно по каждому району докладывал я о количестве кораблей – подводных и надводных, об авиации и

береговых батареях. Блюхер меня не перебивал. Видимо, хотел составить правильное впечатление о новом, к тому же еще молодом, командующем флотом.

Самым верным козырем моряков я считал подводные лодки. Их насчитывалось в ту пору около сотни. А это сила! Они могли атаковать любого противника в открытом море самостоятельно и во взаимодействии с авиацией. Но наиболее мощный удар по противнику мы могли нанести только при подходе его к нашим берегам, когда можно было привести в действие все доступные нам средства, вплоть до торпедных катеров береговой обороны и авиации.

Мы перешли в соседнюю комнату. Было уже поздно. Из членов семьи маршала я никого не увидел. Только молодой адъютант появлялся на звонок Блюхера и снова исчезал за дверью.

За чаем мы уже не вели служебных разговоров. Маршал интересовался тем, как я устроился. Затем долго расспрашивал о событиях в Испании, в частности о действиях республиканского флота. Я рассказал о Северном походе эскадры республиканцев из Картахены в Кантабрику, в котором мне довелось участвовать, об обеспечении морских коммуникаций, по которым поставлялись грузы из Советского Союза. Судя по вопросам, Блюхер внимательно следил за войной в Испании и такие события, как разгром итальянского корпуса под Гвадалахарой, прекрасно знал.

– А Владимира Ефимовича Горева вы знали в Испании? – неожиданно спросил маршал.

Я перечислил всех, с кем из армейских товарищей мне приходилось встречаться там. С В. Е. Горевым я виделся несколько раз. Он как советский военный атташе прибыл в Мадрид в конце августа 1936 года вместе с нашим первым послом М. И. Розенбергом. Я прилетел несколькими днями позже. Именно Горев давал мне первые советы, о чем я уже писал. Откуда знал Блюхер Горева, я не поинтересовался. Не были ли они вместе в Китае? Не буду гадать…

– А ведь мне работать с моряками не впервые, – вдруг произнес Василий Константинович.

Я подумал, что он говорил о Тихоокеанском флоте и Амурской флотилии, которые так хорошо знал. Оказывается, он вспомнил гражданскую войну и моряков первого морского Кронштадтского полка, созданного из экипажей «Гангута» и «Петропавловска». Вместе с ними он сражался против колчаковцев на Урале и в Сибири.

Маршал посмотрел на часы и встал. Мы вернулись в его кабинет. Блюхер, не сказав ни слова по поводу моих взглядов на

морскую войну, начал излагать свою точку зрения.

– Вы только ничего не записывайте, – попросил он, когда я взялся было за блокнот и карандаш.

Из тех цифр, которые маршал назвал, я сделал вывод, что он хорошо знал не только наш Тихоокеанский флот, но и флот Японии.

– Мы на море значительно слабее, чем на суше, – заметил он. Затем согласился со мной, что Владивосток должен надежно охраняться и обороняться до последних сил.

– Я вполне разделяю вашу точку зрения: любая военно-морская база, потерянная хотя бы на несколько дней, надолго останется непригодной.

Особое значение Блюхер придавал разведке и своевременному обнаружению противника.

– До сих пор мы ждали противника у своих берегов, предоставляя ему инициативу. Настало время более активных действий флота. Для этого теперь достаточно сил и средств.

Очень осторожно, в тактичной форме Василий Константинович высказывал свои взгляды на морские операции. Как я понял, он принимал во внимание две реальные силы, которыми располагал флот: авиацию и подводные лодки. Но пальму первенства отдавал все же самолетам. Надводные корабли почти совсем не брал в расчет – возможно, потому, что их было еще мало; торпедные катера относил к средствам прибрежного использования главным образом в ночное время.

Я не возражал против такой оценки, хотя моя душа моряка рвалась выдвинуть на первое место подводный флот. «Фланги, фланги», – помнится, несколько раз повторил маршал, показывая то на Посьет, то на Сучанскую долину. Он, как и я, считал маловероятными удары в лоб Владивостоку. Сильные укрепления и остров Русский надежно прикрывали город. На флангах же действительно можно было ожидать высадки десанта. Обширные заливы Посьет, Америка и Восток являлись удобным для этого местом и были слабо защищены.

– Здесь все зависит от умения взаимодействовать, – подчеркнул Блюхер и перечислил все возможные средства Тихоокеанского флота и сухопутных частей.

С большим знанием дела он описал вероятный ход мыслимой десантной операции.

– Если флот не выполнит своей задачи и противник захватит побережье, сухопутные начальники быстро соберут силы и сбросят его в море…

Он особо подчеркнул начало фразы «если флот не выполнит своей задачи» и многозначительно посмотрел на меня, видимо,

желая задеть мое самолюбие.

Когда Василий Константинович закончил описание вероятных сухопутных операций, у меня не осталось ни капли сомнения: он совершенно ясно представлял себе реальные возможности флота, не питал иллюзий по поводу него, ставил перед ним практически осуществимые задачи. Но рассчитывал он главным образом на сухопутные силы.

В конце нашей беседы я узнал, что осенью в одном из районов будет проведено крупное учение. Блюхер мне посоветовал более тщательно подготовиться к нему.

Мы расстались. Я отправился на вокзал. Маршал пообещал в феврале – марте непременно побывать во Владивостоке и продолжить наш разговор.

Хасанские события

В самом конце 1937 года был создан отдельный Наркомат Военно-Морского Флота. У себя, на Дальнем Востоке, эту крупную реорганизацию мы ощутили не сразу: Тихоокеанский флот пользовался большой самостоятельностью. Как и прежде, моим оперативным начальником оставался командующий ОКДВА. Однако со временем разъединение стало давать себя знать. Раньше тяжелая авиация, базировавшаяся на прибрежных аэродромах, была подчинена командующему Тихоокеанским флотом. Теперь ее передали сухопутным войскам. Самолеты стали реже летать в море, хуже взаимодействовать с флотом. Раньше горнострелковые полки флота были теснее связаны с сухопутными дивизиями и корпусами, призванными оборонять побережье.

Зима 1937/38 года выдалась беспокойной. Японская военщина вела себя дерзко, то тут, то там нарушая сухопутные и морские границы, прощупывая наши силы. Авиацию и береговые батареи приходилось держать постоянно в повышенной боеготовности. В море, на подходах к Главной базе, круглосуточно дежурили подводные лодки.

По мере того как я вникал в мало знакомые мне обязанности командующего флотом, возникали все новые проблемы.

Немало хлопот доставляло огромное строительство на побережье. На протяжении нескольких тысяч километров от Владивостока до бухты Провидения строились базы, аэродромы, береговые батареи. Неустроенные воинские части страдали от холода, жаловались на плохое снабжение, а новые войска продолжали прибывать. Строители работали с большим напряжением, но заткнуть все дыры не удавалось. Я собирал даже

по воскресеньям командиров строительных частей и вместе с ними определял, какие звенья отстали, как их подтянуть.

Командиром строительного корпуса был комбриг И. П. Шевчук – в прошлом дальневосточный партизан. Работал он не щадя своих сил, но ему не хватало специальной подготовки. Только необычайное спокойствие помогало Ивану Павловичу выдерживать напор и сверху и снизу.

Как бы трудно ни приходилось, мы старались не снижать темпов боевой учебы. Особенно напряженно работала авиация. Пользуясь ясной зимней погодой, летчики совершали дневные и ночные полеты.

Мы с облегчением вздохнули, когда в марте – апреле очистилась ото льда бухта Золотой Рог, а за ней и Амурский залив. Соединения кораблей одно за другим выходили из Владивостока и базировались в разных пунктах залива Петра Великого.

Продолжая знакомиться с Главной базой флота, я много разъезжал. Однажды, когда мы выехали из города по старой крепостной дороге, встретилась машина, груженная квадратными бетонными плитами.

– Откуда везете? – спросил я водителя. Все, что касалось строительных материалов, меня очень интересовало.

– Да вот чиним в городе мостовую, а камня не хватает, мы и добываем эти плиты на старых фортах.

Прекрасная дорога привела нас на один бывший форт старой крепости, строившейся еще до первой мировой войны. Об этой крепости я слышал и раньше, но не представлял себе подлинных ее масштабов. Мы остановились около входа в форт. Это было крупное сооружение. Казематы для орудий и жилья личного состава располагались в два этажа. Их связывал подземный ход. В одном из казематов трое рабочих с ломиками трудились над плитами. Часть плит им удавалось извлечь в целости, но многие ломались. Битые плиты лежали целой горой.

– Это же никому не нужно, – ответил один из рабочих на вопрос, кто разрешил добывать таким способом строительный материал.

Комендант береговой обороны А. Б. Елисеев, когда мы с ним поговорили об этом, согласился: такую добычу надо запретить. А по выражению его лица было видно, что все происходящее особой бедой и он не считал.

– У нас таких сооружений много, – доложил комендант. – Тут лишь один форт, а всего их восемь.

– И все заброшены, как этот?! – изумленно спросил я.

– Только форт номер один приспособлен для использования.

Мы поднялись выше. Перед нами раскинулась панорама когда-то задуманного и начатого строительства укрепленного района. По сопкам между Амурским и Уссурийским заливами проходила тыловая полоса обороны крепости Владивосток. Она создавалась с учетом опыта Порт-Артура и должна была сделать крепость неприступной также на случай, если противник попытается овладеть ею с суши. Все артиллерийские сооружения и помещения для людей были укрыты под толщей бетона. Дороги, которые никто давно уже не ремонтировал, тем не менее сохранились, и мы свободно проезжали по ним с одного форта на другой.

Сами форты к началу первой мировой войны не были достроены. Их так и покинули. Кое-где уже успели снять стальные двери, разрушить полы и переборки. Все же и в таком состоянии подземные помещения были очень ценны, если не для использования по прямому назначению, то уж во всяком случае как укрытия от вражеской авиации людей и техники. По испанскому опыту я знал, как дорог бывает каждый метр подземных помещений во время бомбежки.

Крепко выругал весьма уважаемого мной А. Б. Елисеева и решил всерьез заняться случайно обнаруженным хозяйством. В одно из воскресений мы с комендантом осмотрели другие сооружения бывшей крепости. Ездили целый день, и нашим открытиям не было конца. Я обнаружил места, оборудованные под артиллерийские батареи, видел подземные штольни, склады для боеприпасов… На Эгершельде огромные бетонные подземелья использовались рестораном морского пароходства. В них хранили скоропортящиеся продукты: там прохладно! Много удивительного увидели и на острове Русский: подземные склады, фундаменты старых батарей, колодцы для воды, забитые японцами при уходе из Владивостока.

Потом нам показали чертежи сооружений – несколько книг, содержащих описание крепости. Было видно, что работа проделана колоссальная.

Да, русские военные инженеры умели строить! Многое было сделано с большим искусством, в соответствии с требованиями своего времени.

Нет, это богатство бросать нельзя! По моему указанию специальная комиссия разработала план использования пустующих сооружений. Добротные подземные помещения весьма пригодились флоту.

В конце февраля 1938 года В. К. Блюхер, как и обещал, прибыл во Владивосток, но столь откровенного и задушевного разговора, как в первую нашу встречу, не получилось. Мне

удалось поговорить с ним всего несколько минут. Из вагона поезда он не выходил, ссылался на свою болезнь: «Беспокоят старые раны».

В июне мне довелось еще раз побывать в Хабаровске. Маршал был в отъезде, и я ограничился встречами с Г. М. Штерном. Его назначили на Дальний Восток начальником штаба ОКДВА. Приятель по Испании, комкор Штерн встретил меня, как старого друга, и мы долго засиделись у него на квартире, вспоминая его резиденцию в Валенсии на улице Альборайя, 8, мое пребывание в Картахене. Обрадованные неожиданной встречей, мы поражались тому, что судьба снова свела нас. И где? На Дальнем Востоке, в штабе маршала Блюхера, о котором мы так много говорили на берегах Средиземного моря! Я был очень доволен назначением Штерна на этот пост. Знал, что с ним легко можно сработаться, и убедился в этом окончательно, когда немного спустя он оказался моим соседом, командуя армией.

По старой привычке Штерн звал меня дон Николас и прощался не иначе, как по-испански: «Салуд, компанеро», «аста луэго», то есть пока, пока…

Туманы, столь обычные для первых летних месяцев в заливе Петра Великого, в том году были особенно густыми и устойчивыми. Владивосток, словно тропический город, весь был пропитан влагой. Даже в квартирах отсырели одежда, продукты. Иногда нельзя было закурить папиросу – спички не зажигались. На машинах по горным дорогам приходилось ездить на ощупь, на глазок. С мостика корабля едва просматривался его нос. Того и гляди, какой-нибудь корабль коснется грунта или столкнется с другим. Опасности подстерегали на каждом шагу. Но время не ждало, и командиры соединений, принимая дополнительные меры предосторожности, выводили подводные лодки и надводные корабли в море. Сначала робко и одиночками выходили они на тренировки. От простых учений перешли к более сложным, от одиночного плавания – к учениям в составе соединений.

В июне флоту удалось провести первое небольшое учение. В один из ясных дней соединения развернулись от залива Владимира до Посьета. Перед тем я позвонил в Хабаровск и по сложившемуся порядку информировал об этом Блюхера и Штерна. От приглашения посетить флот они отказались, мотивируя свой отказ беспокойным поведением соседей на границах.

В назначенный час минный заградитель, изображавший «противника», двинулся в район вероятной высадки десанта. Авиация и подводные лодки без особого труда обнаружили этот тихоходный корабль и нанесли по нему точные торпедно-

бомбовые удары.

На этот раз действия корабельных соединений и авиации отрабатывались совместно с частями Сучанского сектора береговой обороны.

Когда в действие вступили береговые батареи и сухопутные части флота, руководство перебралось на эсминец и двинулось к месту «боя».

Горнострелковый полк И. Г. Костикова, защищая кромку берега в заливе Восток, упорно держался, ожидая подкрепления. Отличный это был командир. Перед самой войной Костиков был переведен на Балтику, в дни осады Таллина храбро сражался и героически погиб, выполнив свой долг до конца. Кстати, это брат конструктора А. Г. Костикова, с которым я тоже был знаком. Во время войны Андрей Григорьевич смело взялся за разработку торпеды особого типа, в которую тогда мало кто верил. В 1943 году он показал мне свои первые модели этого оружия.

Как было положено, после учений начали их разбор. Выводы сделали утешительные, ничуть не сомневались в высоких боевых качествах людей и полезности проведенных тренировок.

Да и в чем было сомневаться? «Противник» следовал по нашему приказу в необходимом направлении. «Свои» соединения нетрудно было навести на воображаемого «супостата».

Когда я вспоминаю эти учения в свете опыта, накопленного во время финской кампании и особенно в годы Великой Отечественной войны, прихожу к выводу: насколько же мы упрощали в мирные дни боевые учения, не предполагая сложности и значительности событий, которые могут последовать, и не считаясь с ними. А события надвигались…

В июне 1938 года во Владивосток прилетел известный летчик В. К. Коккинаки. Как моряки устанавливали рекорды, допустим, на длительность пребывания подводных лодок в море, так и наши летчики стремились летать выше всех и дальше всех. В. К. Коккинаки совершил беспосадочный перелет Москва – Дальний Восток. Помнится, ему не удалось из-за погоды совершить посадку в заданной точке. Он приземлился около Спасска-Дальнего, где мы с ним встретились впервые. Наше случайное знакомство перешло затем в крепкую дружбу.

Исключительно энергичный и активный по натуре, Владимир Константинович подробно осмотрел наше хозяйство, задавал бесчисленное множество вопросов, восхищался всем увиденным, но все же самолеты, как мне показалось, считал превыше всех других видов оружия. Только долг вежливости не позволял ему высказать этого вслух. Но мы и сами прекрасно понимали, что без авиации на море воевать было уже нельзя.

Коккинаки хорошо знал возможности нашей авиации и блестяще это доказал, совершив на самолете ДБ-3 дальний беспосадочный перелет. Недаром в ту пору сложили песню: «Если надо, Коккинаки долетит до Нагасаки…»

Как-то мы отправились с ним на эсминце в море. Меня приятно поразило, что Владимир Константинович проявлял живой интерес к каждой детали корабля. Он буквально наслаждался морем и чувствовал себя там, как дома. Поэтому я ничуть не удивился, когда узнал, что Коккинаки в прошлом был моряком, служил на Черном море. Собственно, в то время немало отличных моряков поменяли морские просторы, которые им стали тесными, на воздушные. Я узнал, что два брата Коккинаки – Константин и Павел – в прошлом тоже плавали на кораблях. Павел – на торговых, а Константин – на военных. А потом, как и Владимир, стали осваивать воздушный океан. Константин Константинович Коккинаки, ставший впоследствии известным летчиком-испытателем, в те годы служил в ВВС Тихоокеанского флота. Условия для работы были трудные, но наши авиаторы всегда находились в боевой готовности.

Как известно, год спустя Владимир Коккинаки полетел в США, чтобы доказать, на что способны и наши летчики, и наши самолеты. Летел он тогда через океан по большой дуге. Теперь по этому пути проходит международная воздушная линия. Позже Коккинаки наградили как первооткрывателя специальным орденом Международной организации по аэронавтике.

В годы Великой Отечественной войны Владимир Константинович выполнял ответственные задания на различных фронтах. В августе 1941 года летчики Балтийского флота начали совершать первые налеты на Берлин. Полеты проходили буквально на пределе физических сил летчиков и технических возможностей наших машин. Ставка интересовалась каждым вылетом и ставила задачу усилить атаки немецкой столицы. После одного важного разговора в Ставке потребовалась консультация: какие еще самолеты могут одолеть путь до Берлина и какие бомбы они в состоянии туда нести. Пригласили Коккинаки. Он дал обстоятельную консультацию, ответил подробно на вопрос, что может выжать из самолета ДБ-3 средний летчик. Его квалифицированные советы были приняты безоговорочно.

На следующий день Коккинаки вылетел на остров Эзель, где базировались части, летавшие на Берлин. Было это в середине августа. Осажденный Таллин отражал яростные атаки фашистов. Коккинаки с воздуха наблюдал огневое кольцо блокады и даже гибель одного корабля.

– Очевидно, подорвавшись на мине, он буквально переломился пополам и исчез под водой, – рассказывал он позже.

Самому Коккинаки не разрешили летать на Берлин, и несколько дней спустя он вернулся в Москву.

Но вернемся к мирным дням 1938 года. Возвратившись на том же эсминце, мы с Коккинаки проехали по городу. Владивосток в ту пору был еще невелик. На окраинах его ютились маленькие домики, но видневшиеся повсюду строительные краны уже говорили о реконструкции города. Несколько школ и комсомольских организаций попросили устроить встречу с прославленным летчиком. Едва передохнув, Коккинаки отправился выполнять свой общественный долг…

Сохранились у меня приятные воспоминания и о штурмане А. Бряндинском, прилетевшем вместе с Коккинаки. Он тоже был из моряков, кажется, окончил военно-морское училище.

– Только моряки могут понять, почему нам приходится летать по дуге большого круга. А ведь многие недоумевали, рассматривая по карте наш курс, – сказал он мне однажды.

Действительно, многим неискушенным людям неясно, почему во время беспосадочного перелета Москва – Дальний Восток самолет летел не по прямой – вдоль железной дороги, а забирался далеко на север. Что поделаешь, коль наша планета круглая и кратчайшее расстояние между двумя точками на ее поверхности пролегает не по прямой, а по дуге…

Саша Бряндинский вскоре трагически погиб. Его послали на поиск самолета известных летчиц Гризодубовой, Осипенко и Расковой. Уже уточнив место приземления отважных летчиц, он стал жертвой нелепой катастрофы: два самолета столкнулись в воздухе.

В конце июля 1938 года разразился конфликт у озера Хасан – совсем близко от Владивостока. Столкновения на границе происходили тогда часто, японские провокации были довольно обычным делом, и то, что произошло у Хасана, мы сперва расценили как очередную такую вылазку. Однако близость места, где происходил конфликт, к Главной базе флота заставляла нас быть начеку. Японцы нацеливались на сопки Заозерная и Безымянная. Заняв эти господствующие высоты, они могли прямо угрожать Владивостоку.

29 июля в бой вступили крупные силы противника и вынудили наши пограничные части отойти. Завязалась серьезная борьба. С той и другой стороны подтягивались и начинали действовать все новые батальоны, полки, дивизии.

На место боев выехал начальник штаба Краснознаменного Дальневосточного фронта комкор Г. М. Штерн. Мы успели с ним

лишь коротко поговорить по телефону. Штерн просил ускорить переброску морем в район Посьета воинских частей и грузов, обещал регулярно информировать о ходе боев.

Во время событий у озера Хасан у меня произошла последняя встреча с В. К. Блюхером.

1 августа 1938 года Василий Константинович позвонил мне. Он спешно направлялся к месту боев и просил доставить его туда морем.

К назначенному часу был приготовлен эсминец. Я выехал на аэродром встречать маршала. Было совсем рано, когда самолет совершил посадку. В. К. Блюхер прибыл с членом Военного совета П. И. Мазеновым. Маршал выглядел озабоченным и утомленным.

– Как с перевозками? Много ли прибывает раненых? – поинтересовался он, едва мы отъехали от аэродрома. Я ответил, что грузы доставляются без задержки, а раненых немного, всех их разместили в морском госпитале.

Нигде не задерживаясь, мы подъехали к причалу, возле которого стояли корабли. На мостике эсминца маршал спросил, когда мы будем на месте, потом все всматривался в даль, часто задумывался и не сразу отвечал на вопросы.

Район боевых действий был тяжелым. Подходы к месту боев для крупных подразделений затруднялись узким, труднопроходимым ущельем, к тому же туда вела единственная плохая дорога. Все это я знал. Может, это беспокоило маршала?

Выбрав удачный момент, я спросил его, как оценивает он положение и не следует ли нам, морякам, принять какие-нибудь особые меры предосторожности.

– Вам следует быть начеку. – Блюхер пояснил, что надо быть готовым ко всяким неожиданностям и в то же время не давать повода для провокаций.

В августе в Приморье наступает прекрасная осень: туманных и дождливых дней становится все меньше, а ясных – больше, до самого ноября держится тепло. В тот день утренний туман быстро рассеялся, и неоглядные морские горизонты стали более определенными и резкими. Слева от нас высились сопки острова Русский, а справа виднелся берег, где только узкая полоса отделяла нас от беспокойного соседа. Широкий залив Посьет, обычно пустынный, на этот раз был оживлен. Встречались транспорты, баржи, шхуны.

Когда эсминец бросил якорь, а маленький командирский катер стоял уже у трапа, мы простились. Мое предложение проехать с ним на берег маршал решительно отклонил:

– Вы займитесь своими делами, спасибо за скорую доставку.

Блюхер еще раз говорил со мной по телефону во время боев у

озера Хасан. Наступили решительные дни 6–7 августа 1938 года. Он беспокоился о средствах перевозки. Я выехал в Посьет и проверил, как идет разгрузка. Там было все очень сложно: крупные транспорты к берегу не подходили, бывали дни, когда приходилось мобилизовывать все рыболовные суда соседнего колхоза. Но в общем-то с разгрузкой справились.

Бои шли более двух недель. Трудно было поручиться, что они не перерастут в большую войну. Мы имели дело с тем же самым вероломным врагом, который в 1904 году без объявления войны напал на русские корабли, стоявшие на внешнем рейде Порт-Артура. Но в 1904 году японцы использовали для нападения лишь миноносцы. А в тридцатые годы они имели очень большой флот и к тому же сильную авиацию.

Обо всем этом я думал, возвращаясь во Владивосток на эсминце, доставившем маршала Блюхера в Посьет. Я видел скопление наших кораблей в бухте Владивостока и понимал, какую беду может причинить внезапный налет вражеских самолетов. Конечно, с самого начала конфликта мы принимали некоторые меры предосторожности, но ограничиваться только ими не могли: ведь в случае налета в последний момент просто не успели бы отдать нужные распоряжения. Мы должны были заранее позаботиться о каждом корабле, воинской части, о городе, его людях. Требовалась общая четкая система, которая сразу вступила бы в действие по определенному сигналу, переданному одним словом, скажем, «Пламя».

Сама идея оперативной готовности флота не была для нас каким-то открытием. О ней я слышал и раньше, еще на Черном море. Но теперь она нуждалась в практических разработках, в воплощении в жизнь.

Начальник штаба флота капитан первого ранга В. Л. Богденко, побывавший в Испании, тоже знал, чего может стоить внезапное нападение авиации на корабли и базу. Он энергично включился в работу. Но наибольшая заслуга в этом деле принадлежала, пожалуй, начальнику оперативного отдела М. С. Клевенскому. Ему пришлось много потрудиться.

– Прошу обеспечить нас питанием ночью, и мы выполним задание в срок, – только и сказал он, поняв, какая огромная нагрузка ложится на него и других работников оперативного отдела. Этот человек обладал необычайной работоспособностью. С ним было нелегко не только подчиненным, которым приходилось выдерживать его темпы, но и начальству. Если у него возникал срочный вопрос, он не стеснялся разбудить любого даже глубокой ночью.

Помнится, в годы Великой Отечественной войны Клевенский

служил на Северном флоте.

– Опять этот Клевенский со своими прожектами, – частенько ворчал комфлот А. Г. Головко.

А между тем Клевенского по-настоящему беспокоили, тревожили вопросы боеспособности флота. Пусть его «прожекты» и не всегда были удачными, но то, что он делал, всегда было от чистой души, искренне. Отличный штабной офицер, он заботился обо всех, но подумать о себе у него не оставалось времени. Он и умер на боевом посту, уже после войны.

В разгар боев у озера Хасан мы дали кораблям и частям первые директивы по оперативной готовности. Определили, что должны делать по условному сигналу каждый корабль и каждое соединение. Первые проверки показали, что все это далеко не просто. Многое делалось гораздо медленнее, чем планировал оперативный отдел: готовность корабля зависела не только от его экипажа, но и от работы тыла. Какая, скажем, может быть готовность, если корабль вовремя не обеспечили боеприпасами?

Особенно трудным оказалось быстрое рассредоточение кораблей. Много времени занимало затемнение базы. Владивосток не столь уж велик, но широко разбросан по сопкам вокруг бухты Золотой Рог. Город надо было как следует подготовить, разъяснить населению предпринимаемые меры, нужны были, наконец, частые тренировки, а иногда и тревоги.

Хорошо помню, как в самый разгар конфликта я получил сведения: надо ожидать налета вражеской авиации на Владивосток. Сведения были не особенно надежные и позже не подтвердились. Но в то время я считал налет вполне возможным. На память пришли слова командира черноморского крейсера «Красный Кавказ» Н. Ф. Зайца:

– Лучше сыграть три ложные тревоги, чем прозевать одну действительную.

Ложная тревога – это лишнее беспокойство, но зато и учеба, проверка. Но тревога запоздалая может привести к непоправимой беде. В масштабе флота это особенно опасно.

Объявив тревогу отдельным частям, я выехал на командный пункт ПВО. Командующего ВВС флота С. Ф. Жаворонкова застал уже там. Он поднимал части ПВО и истребительную авиацию. С высокой сопки мы видели затемненный город и многочисленные бухты. Соединения кораблей покидали обычные стоянки и расходились по местам рассредоточения.

Когда наступил рассвет и опасность миновала, мы вздохнули с облегчением. Но тревога показала, что для повышения боевой готовности сделано еще мало.

В середине августа бои у озера Хасан закончились. Границы

были восстановлены, агрессор получил хороший урок. Но опыт боев не позволял нам успокаиваться. Мы твердо знали теперь, что система оперативных готовностей необходима. Знали также, что для ее детальной разработки и введения в жизнь нужно немалое время и только постоянные тренировки могут обеспечить быстрое выполнение всех предусмотренных мер.

Затемнение базы, прием боеприпасов, рассредоточение кораблей и выполнение первых боевых операций – все это отрабатывалось непрерывно.

Вспоминаю об этом потому, что система оперативных готовностей, начало которой положили на Тихом океане, позднее была введена на всех флотах и сыграла важную роль, когда разразилась Отечественная война. Сначала наше начинание встретили недоверчиво: ведь мы вели работу, что называется, на собственный страх и риск. Из наркомата потребовали подробных сведений, что и как делается. Правда, возражений на наши доклады не последовало.

Вскоре после хасанских событий маршал В. К. Блюхер покинул Дальний Восток. Мы и не думали тогда, что больше его не увидим…

Командование армией принял Г. М. Штерн. На первых порах меня беспокоило, как сложатся наши отношения на работе, выдержит ли наша дружба это испытание. Но и здесь работать со Штерном оказалось так же просто и легко, как в Испании.

Надо было детально обсудить ваши совместные планы. Григорий Михайлович приехал во Владивосток. У меня в кабинете мы развернули карту, на которой были дислоцированы части и корабли. Для нас было ясно, что в любую минуту может возникнуть новый инцидент, и кто знает, не станет ли он еще более крупным, чем хасанский! Особенно подробно мы обсудили план обороны Владивостока. Атаку на него в лоб по-прежнему считали маловероятной: мощная береговая артиллерия надежно прикрывала подходы с моря. Слабее были укреплены тогда фланги – Посьет и Сучан. Мы решили, что моряки должны ускорить строительство батарей в этих районах, а армейцы примут меры, чтобы там было достаточно сухопутных войск.

Штерн частенько приезжал ко мне во Владивосток. Его обычно сопровождали начальник штаба армии комбриг М. М. Попов и мой друг командующий ВВС П. В. Рычагов. К флоту Штерн проявлял живой интерес.

– Хочу побывать на кораблях, познакомиться с их боевыми качествами и все увидеть своими глазами, – сказал он мне однажды.

Вскоре он так и сделал. Знакомство с флотом помогало ему

потом составлять согласованные планы совместных действий сухопутных частей и моряков.

На протяжении всей службы я, бывало, наблюдал споры, даже осложнения между общевойсковыми и флотскими начальниками из-за того, кто кому должен подчиняться. В подобных бесплодных пререканиях напрасно терялось драгоценное время. Со Штерном у меня таких споров не возникало. Позднее, когда мы оба оказались в Москве, я часто бывал в семье Штерна. Григорий Михайлович знакомил меня, еще тогда молодого москвича, со столицей. Если в Москве оказывался Рычагов, он тоже присоединялся к нам и тащил всех в театр. Достать билеты в то время было нелегко, но для Рычагова подобная трудность не существовала. Случалось, он приглашал нас на «гвоздь» сезона.

– А билеты? – спрашивали мы.

– Будут, – уверенно отвечал Рычагов и действительно умудрялся их доставать. Кажется, ему помогали ордена. Грудь его, украшенная Золотой Звездой и многими орденами, выглядела в самом деле внушительно.

В начале апреля 1938 года стало известно, что на Тихий океан выезжает нарком П. А. Смирнов. Мы очень обрадовались этому. В первые месяцы работы вновь организованного Наркомата ВМФ возникло много проблем. Мы думали, что нарком поможет нам разрешить все эти вопросы. Но приезд Смирнова разочаровал всех: он считал своей главной задачей «очистить флот от врагов народа». В результате мы потеряли немало ценных работников.

О беззакониях, порожденных культом личности, уже много написано. Однако слишком просто и легко объяснять все лишь культом личности Сталина. Многие из нас повинны хотя бы в том, что молчали там, где положение требовало высказать свое мнение. За такую пассивность многие расплачивались сами, когда доходила до них очередь.

Аресты на флоте

В ноябре 1937 года командующий Тихоокеанским флотом Г. П. Киреев был вызван в Москву. Помнится, как я провожал его на вокзале. Давая мне указания, он был несколько рассеян и взволнован. А когда собрались в его вагоне, он показался мне даже печальным. Не с таким настроением обычно выезжали в Москву. Но до Киреева так же уехали М. В. Викторов и Г. С. Окунев и… не вернулись. Предчувствие не обмануло Киреева. Вскоре до меня дошли слухи, что он арестован.

Я ожидал нового командующего, считая себя еще недостаточно опытным для такого огромного морского театра. В

конце декабря получил телеграмму, в которой сообщалось о моем назначении командующим с присвоением очередного звания, и без рассуждений, хотя и с некоторой опаской, занял этот пост. Молодость, избыток сил в какой-то степени компенсировали недостаток опыта. По мере того как я вникал в обязанности командующего флотом, возникали все новые и новые проблемы. Хлопот и беспокойств было много. Впрочем, вступая в командование флотом, я не ждал легкой жизни. Однако трудности, связанные с быстрым ростом морских сил, с необходимостью надежно укрепить рубежи страны, осложнялись и усугублялись ударами, которые мы получали, казалось бы, с совсем неожиданной стороны, – арестами командных кадров. Я впервые столкнулся с репрессиями против подчиненных мне людей. Хотя я их еще близко не знал, все равно происходящее вызывало недоумение и тревогу.

В памяти вставали события минувшего года, которым я сразу не придал должного значения. Моя работа в Испании была, очевидно, тому причиной. Издалека все выглядит иначе. Вспомнилось, как главный военный советник Г. М. Штерн вызвал меня из Картахены в Валенсию. Я вошел к нему в кабинет и не услышал обычных шуток. Григорий Михайлович не сказал даже своего излюбленного «Салуд, амиго», только молча протянул мне телеграмму из Москвы. В ней сообщалось об аресте М. Н. Тухачевского, И. П. Уборевича, И. Э. Якира и других крупных военачальников. То были люди, стоявшие у руля Вооруженных Сил. Что могло толкнуть их на чудовищные преступления, в которых они обвинялись?

Из арестованных я знал одного Якира, да и то видел лишь однажды, когда он посетил в 1933 году крейсер «Красный Кавказ». Григорий Михайлович Штерн был хорошо знаком со всеми, кто упоминался в телеграмме. Он долгое время работал в Москве, встречался с ними и на службе, и во внеслужебной обстановке. Я видел, что он поражен не менее меня.

Мы были в кабинете вдвоем. Штерн рассказывал о Тухачевском и Якире, которых знал особенно хорошо. Он высоко оценивал их деятельность в годы гражданской войны, их роль в строительстве Вооруженных Сил. Так что же произошло? Штерн только пожимал плечами, но не высказывал никаких сомнений в правильности ареста. Тем меньше мог в этом сомневаться я. Вернувшись в Картахену, я информировал товарищей-добровольцев о телеграмме, прочитанной в Валенсии. Не могли мы себе представить тогда, что никакого преступления не было, что арестованные военачальники – жертвы страшного произвола.

Вернувшись в Москву из Испании, я узнал о новых арестах. В

первый день, еще по дороге в наркомат, я встретился на Гоголевском бульваре с К. А. Мерецковым. Мы познакомились с ним еще в Испании.

– Куда спешишь? – остановил он меня.

– Да вот, надо доложиться своему начальству.

– Если Орлову, то можешь не торопиться, он вчера арестован.

Я сперва не поверил Кириллу Афанасьевичу. Но такими вещами не шутят. Весть подтвердили другие, и все равно она не укладывалась в голове. Я вспоминал беседы с Владимиром Митрофановичем Орловым, все, что знал о нем. Были у него свои слабости, недостатки, но чтобы такой человек изменил Родине?!

А товарищи рассказывали все о новых арестах. На Черном море были арестованы Н. Моралев, А. Зельинг, А. Рублевский… Я считал их честными советскими командирами, все силы отдававшими флоту. В них я до сих пор не сомневался. Как же так?

– Если ошибка – разберутся, – успокоил меня товарищ, с которым я осторожно поделился своим недоумением.

И я принял тогда эту удобную формулу, еще глубоко не задумываясь над происходящим. Но теперь, во Владивостоке, когда арестовывали людей, мне подчиненных, за которых я отвечал, успокаивать себя тем, что где-то разберутся, я уже не мог. Было непонятно и другое – как арестовывают людей, даже не поставив в известность командующего? Я высказал эти мысли члену Военного совета Я. В. Волкову. Оказалось, он лучше осведомлен о происходящем. Значит, мне не доверяют, что ли?

Некоторое время я еще терпел. Но в феврале 1938 года прокатилась новая волна арестов. Опять я узнавал о них уже задним числом. Как-то позвонил комендант береговой обороны А. Б. Елисеев, спросил, не знаю ли я, что случилось с командиром артиллерийского дивизиона на острове Русский. Я ничего не знал.

– Три дня не выходит на службу, – сообщил Елисеев. – Видно, арестовали.

Предположение подтвердилось. Тогда я отправил телеграмму в Центральный Комитет партии. Я писал, что считаю неправильной практику местных органов, которые арестовывают командиров без ведома командующего, даже не поставив его в известность о происшедшем. Ответа не получил.

Прошло несколько дней, и ко мне приехал начальник краевого НКВД Дементман.

– Имейте в виду, – сказал он в тоне сердитого внушения, – не всегда надо кого-то извещать, если арестовывают врага народа.

Я ответил, что обращался не к нему, а в Центральный

Комитет партии, а это не только мое право, но и обязанность.

Дименtман ушел весьма раздраженный, но аресты с этого дня прекратились. Несколько недель все было тихо.

В начале апреля 1938 года мне сообщили, что на Тихий океан выезжает Нарком ВМФ П. А. Смирнов. Я уже довольно давно ждал встречи с ним. Надо было доложить о нуждах флота, получить указания по работе в новых условиях. Мы понимали, что реорганизация Управления Военно-Морскими Силами связана с большими решениями по флоту. Страна начинала усиленно наращивать свою морскую мощь.

Одновременно с созданием наркомата был создан Главный военный совет ВМФ. В его состав входили А. А. Жданов, П. А. Смирнов, несколько командующих флотами, в том числе и я. Но пока на заседания совета меня не вызывали. В то время поездка с Дальнего Востока в Москву и обратно отнимала не менее двадцати суток. Начальство, видимо, не хотело из-за одного заседания на такой срок отрывать меня от флота. Словом, я считал приезд нового наркома вполне естественным и своевременным, тем более что на Северном флоте и на Балтике он уже побывал. Но все вышло не так, как я предполагал.

– Я приехал навести у вас порядок и почистить флот от врагов народа, – объявил Смирнов, едва увидев меня на вокзале.

Остановился нарком на квартире члена Военного совета Волкова, с которым они были старинными приятелями. Первый день его пребывания во Владивостоке был занят беседами с начальником НКВД. Я ждал наркома в штабе. Он приехал лишь около полуночи.

Не теряя времени, я стал докладывать о положении на флоте. Начал с Главной базы. Весь ее район на оперативной карте был усеян условными обозначениями. Тут было действительно много сил. Аэродромы, батареи, воинские части располагались вдоль побережья и на многочисленных островах. Соединения кораблей дислоцировались в бухте Золотой Рог и в ближних гаванях. Но чем дальше на север, тем меньше становилось сил, тем слабее защищались опорные пункты и базы. Отдельные участки побережья находились по договору в руках японских рыбаков, и это еще больше осложняло положение.

Я видел, что нарисованная мной картина произвела на народного комиссара большое впечатление. Но когда я стал говорить о нуждах флота, П. А. Смирнов прервал меня:

– Это обсудим позднее.

«Ну что ж, – подумал я, – пускай поездит, посмотрит своими глазами. Тогда будет легче договориться».

– Завтра буду заниматься с Дименtманом, – сказал Смирнов в

конце разговора и пригласил меня присутствовать.

В назначенный час у меня в кабинете собрались П. А. Смирнов, член Военного совета Я. В. Волков, начальник краевого НКВД Диментман и его заместитель по флоту Иванов. Диментман косо поглядел на меня и словно перестал замечать. В разговоре он демонстративно обращался только к наркому.

Я впервые увидел, как решались тогда судьбы людей. Диментман доставал из папки лист бумаги, прочитывал фамилию, имя и отчество командира, называл его должность. Затем сообщалось, сколько имеется показаний на этого человека. Никто не задавал никаких вопросов. Ни деловой характеристикой, ни мнением командующего о названном человеке не интересовались. Если Диментман говорил, что есть четыре показания, Смирнов, долго не раздумывая, писал на листе: «Санкционирую». Это означало: человека можно арестовать. Я в то время еще не имел оснований сомневаться в том, что материалы НКВД достаточно серьезны. Имена, которые назывались, были мне знакомы, но близко узнать этих людей я еще не успел. Удивляла, беспокоила только легкость, с которой давалась санкция.

Вдруг я услышал: «Кузнецов Константин Матвеевич». Это был мой однофамилец и старый знакомый по Черному морю. И тут я впервые подумал об ошибке.

Когда Смирнов взял перо, чтобы наложить роковую визу, я обратился к нему:

– Разрешите доложить, товарищ народный комиссар!

Все с удивлением посмотрели на меня, точно я совершаю какой-то странный, недозволенный поступок.

– Я знаю капитана первого ранга Кузнецова много лет и не могу себе представить, чтобы он оказался врагом народа.

Я хотел рассказать об этом человеке, о его службе подробнее, но Смирнов прервал меня:

– Раз командующий сомневается, проверьте еще раз, – сказал он, возвращая лист Диментману.

Тот бросил на меня быстрый недобрый взгляд и прочитал следующую фамилию.

Когда совещание окончилось, я задержался в кабинете. Ко мне заглянул Я. В. Волков. Тоном товарища, умудренного годами, он сказал, как бы предупреждая от новых опрометчивых поступков:

– Заступаться – дело, конечно, благородное, но и ответственное…

Я понял недосказанное. «За это можно и поплатиться», – видимо, предупреждал он.

В следующий вечер, когда процедура получения санкций на аресты продолжалась, Смирнов и Дементман разговаривали подчеркнуто лишь друг с другом и все решали сами.

Прошел еще день. Смирнов посещал корабли во Владивостоке, а вечером опять собрались в моем кабинете.

– На Кузнецова есть еще два показания, – объявил Дементман, едва переступив порог. Он торжествующе посмотрел на меня и подал Смирнову бумажки. Тот сразу же наложил резолюцию, наставительно заметив:

– Враг хитро маскируется. Распознать его нелегко. А мы не имеем права ротозействовать.

Это звучало как выговор. Скажу честно, он меня смутил. Я подумал, что был неправ. Ведь вина Кузнецова доказана авторитетными органами!

После совещания Волков снова заглянул ко мне. Он говорил покровительственно и вместе с тем ободряюще. Дескать, ошибки бывают у каждого, но впредь надо быть осторожнее и умнее, не бросать слов на ветер.

К. М. Кузнецова арестовали, всех остальных тоже. Их было немало. Недаром короткое рассмотрение этих «обвинительных» листов потребовало трех вечеров. Я ходил под тяжелым впечатлением арестов. Мучили мысли о том, как это люди, служившие рядом, могли стать заклятыми врагами и почему мы не замечали их перерождения? Что органы государственной безопасности могут действовать неправильно – в голову все еще не приходило. Тем более я не допускал мысли о каких-то необычных путях добывания показаний.

Нарком провел два дня в море, побывал в Ольго-Владимирском районе. В оперативные дела он особенно не вникал. Может быть, ему, человеку, не имевшему специальной морской подготовки, это было и трудно. Зато он очень придирчиво интересовался всюду людьми, «имевшими связи с врагами народа».

Пребывание Смирнова подходило к концу. К сожалению, решить вопросы, которые мы ставили перед ним, он на месте не захотел, приказал подготовить ему материалы в Москву. Я заготовил проекты решений. Смирнов взял их, но ни одна наша просьба так и не была рассмотрена до самого его смещения. На месте нарком решил лишь один вопрос, касавшийся Тихоокеанского флота, но и это решение было не в кашу пользу. Речь шла о крупном соединении тяжелой авиации. Во Владивостоке Смирнов сказал мне, что командование Особой Краснознаменной Дальневосточной армии просит передать это соединение ему. Я решительно возражал, доказывал, что

бомбардировщики хорошо отработали взаимодействие с кораблями, а если их отдадут, мы много потеряем в боевой силе. Смирнов заметил, что авиация может взаимодействовать с флотом и будучи подчиненной армии.

– Нет, – возражал я. – То будет уже потерянная для флота авиация.

Я сослался на испанский опыт, показывавший, как важно, чтобы самолеты и корабли были под единым командованием. Все это не приняли в расчет. Приказ был отдан, нам оставалось его выполнять.

Потом Смирнов признался мне, что принял решение потому, что его уговорил маршал Блюхер. Наши «уговоры» на наркома действовали меньше.

В день отъезда П. А. Смирнова мы собрались, чтобы выслушать его замечания. Только уселись за стол, опять доложили, что прибыл Дементман.

– Вот показания Кузнецова, – объявил он, обращаясь к Смирнову.

Смирнов пробежал глазами бумажку и передал мне. Там была всего одна фраза, написанная рукой моего однофамильца: «Не считая нужным сопротивляться, признаюсь, что я являюсь врагом народа».

– Узнаете почерк? – спросил Смирнов.

– Узнаю.

– Вы еще недостаточно политически зрелы, – зло сказал нарком.

Я молчал. Дементман не скрывал своего удовольствия. Только Волков пытался как-то сгладить остроту разговора, бросал реплики о том, что комфлот, мол, еще молодой, получил теперь хороший урок и запомнит его, будет лучше разбираться в людях…

Признание Кузнецова совсем выбило у меня почву из-под ног. Теперь я уже не сомневался в его виновности. В дальнейшем, выступая по долгу службы, я придерживался официальной версии, говорил об арестованных, как было принято тогда говорить, как о врагах народа. Но внутри что-то грызло меня…

Забегая вперед, расскажу еще о некоторых событиях, связанных с репрессиями. Через несколько месяцев в Москве был арестован П. А. Смирнов. Вместо него наркомом назначили Н. Н. Фриновского. Никакого отношения к флоту он в прошлом не имел, зато был заместителем Ежова.

Весть об аресте Смирнова принес мне Я. В. Волков. Чувствовал он себя при этом явно неловко, был растерян. Ведь еще недавно Волков подчеркивал свое давнее знакомство и дружбу с наркомом. Я не стал ему об этом напоминать.

Вскоре после того во Владивосток прилетел известный летчик В. К. Коккинаки. Он совершил рекордный беспосадочный полет из Москвы на Дальний Восток. Коккинаки был моим гостем. Мы быстро и крепко с ним подружились. Тогда во Владивостоке Владимир Константинович со свойственной ему неугомонной пытливостью интересовался действиями кораблей, был со мной на учениях флота. Когда он собирался домой, мы устроили прощальный ужин. Во Владивосток приехали Г. М. Штерн и П. В. Рычагов. Мы ждали еще члена Военного совета Волкова, а он все не шел. Я позвонил к нему на службу, домой. Сказали, срочно выехал куда-то, обещал скоро быть, да вот до сих пор нет. Пришлось сесть за стол без него.

Ужин был уже в разгаре, когда пришел секретарь Волкова и таинственно попросил меня выйти.

– Волкова арестовали, – тихо сообщил он и виновато опустил голову, словно уже приготовился отвечать за своего начальника…

Такая судьба постигла людей, еще совсем недавно с удивительной легкостью дававших санкции на арест многих командиров.

Уже работая в Москве, я пробовал узнать, что произошло со Смирновым. Мне дали прочитать лишь короткие выдержки из его показаний. Смирнов признавался в том, что якобы умышленно избивал флотские кадры. Что тут было правдой – сказать не могу. Больше я о нем ничего не слышал.

Я. В. Волкова я вновь увидел в 1954 году. Он отбыл десять лет в лагерях, находился в ссылке где-то в Сибири. Приехав в Москву, прямо с вокзала пришел ко мне на службу. Я сделал все необходимое для помощи ему. Когда мы поговорили, я попросил Якова Васильевича зайти к моему заместителю по кадрам и оформить нужные документы.

– Какой номер его камеры? – спросил, горько улыбнувшись, бывший член Военного совета. Тюремный лексикон въелся в него за эти годы.

Надо еще сказать и о Константине Матвеевиче Кузнецове. Весной 1939 года я приехал во Владивосток из Москвы вместе с А. А. Ждановым. Мы сидели в бывшем моем кабинете. Его хозяином стал уже И. С. Юмашев, принявший командование Тихоокеанским флотом после моего назначения в наркомат. Адъютант доложил:

– К вам просится на прием капитан первого ранга Кузнецов.

– Какой Кузнецов? Подводник? – с изумлением спросил я.

– Он самый.

Меня это так заинтересовало, что я прервал разговор и, даже не спросив разрешения А. А. Жданова, сказал:

– Немедленно пустите!

Константин Матвеевич тут же вошел в кабинет. За год он сильно изменился, выглядел бледным, осунувшимся. Но я ведь знал, откуда он.

– Разрешите доложить, освобожденный и реабилитированный капитан первого ранга Кузнецов явился, – отрапортовал он.

Андрей Александрович с недоумением посмотрел на него, потом на меня. «К чему такая спешка?» – прочитал я в его глазах.

– Вы подписывали показание, что являетесь врагом народа? – спросил я Кузнецова.

– Да, там подпишешь. – Кузнецов показал свой рот, в котором почти не осталось зубов.

– Вот что творится, – обратился я к Жданову. В моей памяти разом ожило все, связанное с этим делом.

– Да, действительно, обнаружилось много безобразий, – сухо отозвался Жданов и не стал продолжать этот разговор.

Прошли годы. Теперь, после XX и XXII съездов партии, все стало на свои места. Решительно вскрыты преступления времен культа личности Сталина, но мы не можем о них забыть. Вновь и вновь возвращаюсь к тому, как мы воспринимали эти репрессии в свое время. Проще всего сказать: «Я ничего не знал, полностью верил высокому начальству». Так и было в первое время. Но чем больше становилось жертв, тем сильнее мучили сомнения. Вера в непогрешимость органов, которым Сталин так доверял, да и вера в непогрешимость самого Сталина постепенно пропадала. Удары обрушивались на все более близких мне людей, на тех, кого я очень хорошо знал, в ком был уверен. Г. М. Штерн, Я. В. Смушкевич, П. В. Рычагов, И. И. Проскуров… Разве я мог допустить, что и они враги народа?

Помню, я был в кабинете Сталина, когда он вдруг сказал:

– Штерн оказался подлецом.

Все, конечно, сразу поняли, что это значит: арестован. Там были люди, которые Штерна отлично знали, дружили с ним. Трудно допустить, что они поверили в его виновность. Но никто не хотел показать и тени сомнения. Такова уж была тогда обстановка. Про себя, пожалуй, подумали: сегодня его, а завтра, быть может, меня. Но открыто этого сказать было нельзя. Помню, как вслух, громко, сидевший рядом со мной Н. А. Вознесенский произнес по адресу Штерна лишь одно слово: «Сволочь!».

Не раз я вспоминал этот эпизод, когда Николая Алексеевича Вознесенского постигла та же участь, что и Г. М. Штерна.

После войны я сам оказался на скамье подсудимых. Мне тоже пришлось испытать произвол времен культа личности, когда «суд молчал». Произошло это после надуманного и глупого дела Клюевой и Роскина, обвиненных в том, что они якобы передали за

границу секрет лечения рака. Рассказывали, что Сталин в связи с этим сказал:

– Надо посмотреть по другим наркоматам.

И началась кампания поисков «космополитов». Уцепились и за письмо Сталину офицера-изобретателя Алферова. Он сообщал, что руководители прежнего Наркомата Военно-Морского Флота (к тому времени объединенного с Наркоматом обороны) передали англичанам «секрет» изобретенной им парашютной торпеды и секретные карты подходов к нашим портам. И пошла писать губерния! Почтенные люди, носившие высокие воинские звания, вовсю старались «найти виновных» – так велел Сталин.

Я знал этих людей, знал об их личном мужестве, проявленном в боях, знал о том, что они безукоризненно выполняли обязанности по службе. Но тут команда была дана, и ничто не могло остановить машину. Под колеса этой машины я попал вместе с тремя заслуженными адмиралами, честно и безупречно прошедшими через войну. Это были В. А. Алафузов, Л. М. Галлер и Г. А. Степанов.

Сперва нас судили «судом чести». Там мы документально доказали, что парашютная торпеда, переданная англичанам в порядке обмена, была уже рассекречена, а карты представляли собой перепечатку переведенных на русский язык старых английских карт. (Адмирал Ю. А. Пантелеев, проводивший по указанию свыше вместе с начальником гидрографии ВМФ Я. Я. Лапушкиным экспертизу, отмечал, что ими был составлен акт по результатам экспертизы, в котором доказывалось, что торпеда и карты несекретные. Этот акт был передан начальнику Главного морского штаба для доклада Сталину. Однако к делу его не приобщили.) Следовательно, ни о каком преступлении не могло быть и речи. Я лично докладывал об этом И. С. Юмашеву – тогдашнему главнокомандующему Военно-Морским Флотом и Н. А. Булганину – первому заместителю Сталина по Наркомату Вооруженных Сил. Оба только пожимали плечами. Вмешаться они не захотели, хотя и могли.

Вопреки явным фактам политработник Н. М. Кулаков произнес на «суде чести» грозную обвинительную речь, доказывая, что нет кары, которой мы бы не заслужили. Помню, как после этого «суда» я сказал своим товарищам по несчастью:

– Сейчас ничего не сделать. Законы логики просто не действуют.

Оставалось лишь мужественно перенести беду. А беда только начиналась. Сталину так доложили о «деле», что он распорядился передать всех нас суду Военной коллегии Верховного суда. А там не шутят.

Четыре советских адмирала оказались на скамье подсудимых в здании на Никольской улице. И теперь, проходя мимо этого дома, я не могу не взглянуть с тяжелым чувством на окна с решетками, за которыми мы ждали тогда приговора.

Председатель Военной коллегии Ульрих знал, чего требуют от него, и не особенно заботился хоть как-то обосновать приговор. Для этого и видимых материалов не имелось. Но ему было важно осудить.

Лично с Ульрихом я знаком не был, но много раз видел его на различных заседаниях. Сидя в приемных или в зале Большого Кремлевского дворца, где проходили сессии Верховного Совета СССР, я не раз наблюдал за ним. Невысокого роста, с небольшими подстриженными усиками, красными щеками и слащавой улыбкой, Ульрих никак не походил на человека, выносившего суровые приговоры. Напротив, он слыл человеком добрым, словоохотливым и доступным. Но это только казалось…

За короткой судебной процедурой последовал долгий, мучительный перерыв. Около трех часов ночи объявили приговор: В. А. Алафузов и Г. А. Степанов были осуждены на десять лет каждый, Л. М. Галлер – на четыре года. Я был снижен в звании «на три сверху» – как говорили моряки, то есть до контр-адмирала.

Во время суда для меня было отрадно лишь одно – поведение подсудимых. Никто не пытался свалить «вину» на другого, облегчить свою участь за счет товарищей. Так старался держать себя и я. Мне на суде была как будто предложена лазейка.

– Вы не давали письменного разрешения на передачу торпеды? – задали мне вопрос.

– Если разрешение дал начальник штаба, значит, имелось мое согласие. Таков был порядок в наркомате, – заявил я.

Впоследствии все привлекавшиеся к суду по этому делу были полностью реабилитированы. А. А. Чепцов (генерал-лейтенант юстиции), стряпавший в свое время обвинительный материал для Военной коллегии, в 1953 году обратился ко мне за советом, как лучше обосновать нашу невиновность. Я ему ответил:

– Как закрутили, так и раскручивайте.

Реабилитация была полная, но не все осужденные на том процессе дождались ее. Лев Михайлович Галлер, один из организаторов нашего Военно-Морского Флота, отдавший ему всю свою жизнь, так и умер в тюрьме.

То, что пришлось пережить нам, было лишь одним из многих трагических случаев, порожденных грубым нарушением законности в период культа личности Сталина. И этот случай – отнюдь еще не самый трагический. Произвол, ломавший судьбы

людей, наносил тяжелый ущерб всему нашему делу, ослаблял могущество нашей социалистической Родины. Одно неотделимо от другого.

Готовность номер один

Неожиданное назначение

В декабре 1938 года меня вызвали в Москву на заседание Главного военного совета ВМФ.

Ехал я в столицу с большим беспокойством. В начале ноября у нас на флоте произошла крупная авария с новым эсминцем. Какими окажутся последствия этого несчастья, я не знал, но ждал сурового наказания. Поэтому перед отъездом из Владивостока, прощаясь с первым секретарем Приморского крайкома ВКП(б) Н. М. Пеговым, я передал ему конверт и просил в случае чего передать его матери.

Дело в том, что в первой половине ноября с одного из наших судостроительных заводов во Владивосток на достройку переводили эсминец «Решительный». Теперь это звучит довольно странно, а в ту пору именно так и было: эсминцы закладывались на новом заводе, в сотнях миль от главной базы, а испытывались во Владивостоке, куда переводились буксирами в незаконченном виде. Караван уже прошел значительную часть пути. Оставался последний этап – от Советской Гавани до главной базы. Руководил переходом командир бригады эсминцев капитан третьего ранга С. Г. Горшков.

7 ноября он запросил разрешение на выход в море. Прогноз погоды был хороший. Береговой ветер не превышал трех-четырех баллов. Казалось, безопасность плавания была обеспечена. Но к вечеру погода испортилась. Сильный зюйд-ост быстро развел волну. Сила ветра достигла семи-восьми баллов, а потом дошла до одиннадцати. Огромные волны швыряли эсминец и буксировавший его транспорт. Лопнули буксирные концы, снова завести их не удавалось. Суда дрейфовали к берегу. И хотя команды действовали безупречно, а распоряжения командира отряда, который принимал все меры к спасению корабля, были правильными, положение эсминца становилось трагическим: своего хода он не имел.

Корабль развернуло лагом к волне и понесло к берегу. Крен достигал сорока пяти градусов. На борту кроме команды были рабочие-судостроители. Все вели себя мужественно и продолжали борьбу до последнего момента, пока «Решительный» не выбросило на пустынный берег у мыса Золотой на скалы. Сила удара была так велика, что корабль разломился на части. Один рабочий погиб…

Сразу же, как только приехал в Москву, я был принят новым Наркомом ВМФ М. П. Фриновским.

Многие тогда были удивлены его назначением. Предшественник Фриновского П. А. Смирнов не имел военно-морского образования, но все же знал армию и флот: он долго был политработником. Фриновский же о флоте имел смутное представление. Перед тем он работал в НКВД, ведал пограничной охраной. Совершенно непонятно было, почему выдвинули именно его на пост наркома, и главное – в момент развернутого строительства большого флота.

Потом я убедился, что при решении различных морских вопросов Фриновский вынужден был целиком полагаться на своих заместителей.

– Как все это случилось? – спросил меня Фриновский, когда я вошел в его кабинет. Я изложил ход событий.

– Вам придется лично докладывать правительству, – жестко сказал нарком.

«Надо быть ко всему готовым», – подумал я, выйдя из его кабинета.

На заседаниях Главного военного совета ВМФ много говорили о строительстве кораблей. Решение партии и правительства о большом морском и океанском флоте открывало перед нашими морскими силами широкие горизонты. По-новому вставали вопросы о задачах флота. Возникало множество новых проблем, связанных с крупным береговым строительством. Требовалась разработка нового Боевого устава Военно-Морских Сил и Наставления по ведению морских операций. Подготовиться к приему большого флота, освоить его, научиться управлять им – дело было не из легких. К тому же начались массовые перемещения, выдвижение молодых руководителей… Одним словом, было над чем поработать.

К тому времени международная обстановка все более обострялась. В Испании, ставшей фокусом всех тогдашних политических событий, завершалась тяжелая борьба. Англия и Франция уже давно склонялись к поддержке Франко. Их пугало лишь положение масс в ходе этой борьбы. Фашистская Германия и Италия открыто душили республику и планировали новые агрессивные акции. Гитлер кричал «о жизненном пространстве» на Востоке. Руководители западных стран, которых вполне устраивала его нацеленность на Восток, шли на все новые уступки. Они лелеяли мечту за счет Советского Союза уладить свои разногласия с Гитлером, и в этом направлении работала их секретная дипломатия. Становилось ясно, что фашистская Германия – наш наиболее вероятный противник и сроки

столкновения не очень отдаленные.

В такой обстановке, как показал опыт, составлять долговременные планы морского строительства было, конечно, рискованно. Большой флот – это не только корабли, но и военно-морские базы, доки, судоремонтные заводы, склады, учебные заведения и многое другое. На создание всего этого требуются немало времени и огромные средства. Программа, конечно, не могла уложиться даже в одно пятилетие. Однако нам, командующим, всю программу строительства не излагали. Не раскрывались и задачи, на решение которых она рассчитана. Разговор с командующими флотами шел больше о кораблях, постройка которых была санкционирована правительством до утверждения всей программы в целом. Эти корабли уже стояли на стапелях заводов.

В выступлениях часто подчеркивали, что проект того или иного корабля одобрен лично Сталиным. Этим давалось понять, что обсуждению он не подлежит.

Признаться, над сроками начала возможной будущей войны мы, моряки, не особенно задумывались. Нам льстило внимание правительства к флоту.

…Заседания продолжались несколько вечеров. Кроме того, мы решали в наркомате свои текущие дела. В московских учреждениях тогда было принято работать допоздна. Прием у наркома в два часа ночи считался обычным делом. Нам, дальневосточникам, это было особенно тяжело. Сидишь, бывало, в приемной и с трудом пересиливаешь дремоту: ведь во Владивостоке уже давно миновала ночь! Но нет худа без добра! В такое время особенно удобно говорить по телефону: в Москве спят, линия не занята, а во Владивостоке люди на местах.

Не все вопросы, волновавшие нас, были обсуждены на заседаниях Совета. Фриновский в узком кругу давал понять, что предстоит встреча с правительством, где будут даны важные указания на будущее.

19 декабря 1938 года заключительное заседание Совета происходило в Андреевском зале Большого Кремлевского дворца. На нем присутствовали И. В. Сталин, В. М. Молотов, А. А. Жданов, К. Е. Ворошилов. Выступали М. П. Фриновский, И. С. Юмашев, Г. И. Левченко, В. П. Дрозд и другие. Выступал и я. Говорил о необходимости высокой боевой готовности, о противовоздушной обороне кораблей по опыту войны в Испании.

Сталин очень внимательно слушал, задавал много вопросов, бросал реплики по ходу заседания.

Чувствовалось, что он хочет узнать мнение флотских руководителей о различных классах кораблей. Впервые, хотя и

косвенно, встали вопросы о морской доктрине в связи со строительством большого флота и о тех изменениях, которые понадобится внести в наши уставы и наставления.

Помнится, Сталин критиковал формулировку о «сложных формах боя», которая была записана в приказе по боевой подготовке на 1939 год. Его мысль сводилась к тому, что «сложный бой» возможен в будущем при наличии линкоров, крейсеров и других крупных кораблей, а пока мы еще на море слабы, задачи нашего флота будут весьма ограниченными. «Лет восемь – десять нужно ждать, пока мы будем сильны на море», – сказал он.

Более конкретно обсуждался вопрос о подготовке кадров для будущих кораблей. Была высказана мысль о сверхсрочниках, о специальном подборе на флот призывников из приморских районов и вообще людей, связанных с морем еще до призыва их на военную службу.

Каждая реплика Сталина воспринималась как указание, и Наркомат ВМФ потом делал представления правительству в этом направлении. Так, относительно сверхсрочников и сроков службы на флоте были вынесены решения, когда я уже работал в Москве – в мае или июне 1939 года. Мне лично довелось докладывать, какие порядки на сей счет существуют в иностранных флотах. Вот тогда и было разрешено флоту иметь неограниченный процент сверхсрочников на кораблях, хорошо их оплачивать в зависимости от сроков службы. Решено было также увеличить срок действительной службы на флоте до пяти лет. «Может быть, установить шесть лет?» – спросил Сталин. Мы возразили: шесть лет слишком много. С нами согласились.

На Главном военном совета ВМФ Сталин высказал мысль о том, что подготовка кадров – это девять десятых создания большого флота. Он советовал больше внимания уделить практической учебе будущих командиров и с этой целью, возможно, закупить за границей несколько учебных кораблей.

Ставились вопросы о строительстве военно-морских баз, вспомогательного флота, судоремонтных заводов. Слова эти не бросались на ветер. Вскоре развернулось бурное строительство на всех флотах. Тогда же зародился план перенесения торгового порта из Владивостока в Находку, и в марте – апреле 1939 года А. А. Жданов и я были специально командированы на Дальний Восток, чтобы осмотреть все на месте.

Запомнилось мне предупреждение Сталина: не ждать, когда враг нападет, надо уже сейчас изучать его возможности, его уязвимые места, повышать бдительность и боевую готовность. У североморцев он спросил: «Заходят наши корабли в Петсамо?

Редко? А немцы и англичане?». Закончил разговор словами:

– Напрасно вы редко наведываетесь туда. Петсамо – это Печенга, исконно русская земля.

Мне в своем выступлении пришлось коснуться очень неприятного события – гибели эсминца. Все мы опасались, что нам крепко достанется. Сталин посуровел.

– Вы считаете, что было предпринято все для спасения корабля?

– Все.

Я доложил, что руководитель операции С. Г. Горшков – опытный командир и в трудные минуты перехода действовал умело. Винить его в случившемся нельзя.

Сталин молча, не прерывая, выслушал мой доклад. Потом сказал, что в другой раз не отделаюсь так легко. Но было решено под суд никого не отдавать. Признаться, мы ожидали худшего. Я понял, что гроза миновала.

На следующий день правительство устроило для моряков прием. В Грановитой палате все было торжественно. Мы, молодые руководители флотов, впервые так близко встретились с руководителями партии и правительства. Нас хвалили, говорили, что перед флотом открываются необычайно широкие перспективы. Провозглашались тосты за Сталина, за моряков и командующих флотами. Мы отвечали горячими, до боли в руках, аплодисментами.

То, что происходило в Кремле, поднимало настроение, воодушевляло в глубоко врезалось в память. Мы долго потом вспоминали этот прием.

Выехал из Москвы в начале января. Мысленно был уже во Владивостоке, хотелось с новой силой поскорее взяться за работу. Но предстояло больше недели провести в вагоне. Это всегда нелегко: вначале отдыхаешь от сутолоки и телефонных звонков, потом принимаешься за чтение деловых бумаг. А после, если остается время, и за художественную литературу. Но время все равно тянется медленно… Неизменным и незабываемым после таких путешествий оставалось одно: восхищение огромными просторами нашей родины, ее богатствами и неисчерпаемыми возможностями.

Расстались с Москвой в оттепель, а в районе Иркутска было сорок пять градусов мороза. Воздух словно бы царапал легкие, трудно дышалось. После станции Ерофей Павлович поезд взял курс на юг. В Хабаровске было ясно и солнечно, мороз умеренный, а подъехав к Владивостоку, увидели сосульки на крышах. Солнце уже поднялось высоко. Чувствовалось, весна не за горами…

Планы я вез во Владивосток обширные, но пробыть там пришлось недолго: в конце февраля 1939 года снова выехал в Москву на XVIII съезд партии. Опять девять дней в вагоне. Самолетами тогда пользовались редко.

Ехал вместе со Штерном. Много было переговорено в пути. Опять вспоминали Испанию. Она переживала самые трагические дни. Республиканцы отходили к границам Франции, в стране бушевала фашистская чума. Говорили мы и об арестах военных руководителей.

Больше всего нас поражало, конечно, что арестован В. К. Блюхер. Мучили сомнения, но язык не поворачивался сказать о них.

Незадолго перед тем был снят Ежов, кое-кого реабилитировали, но о подлинных масштабах нарушения законности, обо всем произволе, который творили органы НКВД, мы тогда представления не имели.

Съезд открылся 10 марта. В праздничном настроении входили мы в Большой Кремлевский дворец вместе с делегатами, прибывшими со всех концов страны.

Штерн и я заняли места среди представителей Приморского края, но долго сидеть там не пришлось. С большим удивлением мы услышали свои имена, когда вносилось предложение по составу президиума съезда. Даже переглянулись; может, ослышались? Но нет, соседи уже поторапливали: «Идите, идите…»

Не очень уверенно пошли вперед, сели в последнем ряду, за трибуной. Свое избрание в президиум мы рассматривали как выражение внимания к Дальнему Востоку. Ведь хасанские события взволновали всю страну.

Съезд начал свою работу. И. В. Сталин выступил с отчетным докладом. Сидевшие в президиуме придвинулись ближе к трибуне, чтобы лучше слышать оратора.

В часы, свободные от заседаний, я бывал в наркомате, узнавал новости с Тихого океана.

В наркомате была какая-то странная атмосфера. М. П. Фриновский присутствовал на съезде. Я видел его из президиума, он сидел в одиннадцатом или двенадцатом ряду, но в наркомате не показывался. Уже поползли слухи, что его скоро освободят. Все текущие дела решал первый заместитель наркома П. И. Смирнов-Светловский.

В один из последних дней работы съезда ко мне подошел В. М. Молотов.

– Вы намерены выступать? – спросил он.

Я отрицательно покачал головой.

– Жду выступления своего наркома.

– А может быть, он и не собирается… Советую вам подумать.

Вечером я рассказал об этом разговоре Штерну. Старый, опытный работник центрального аппарата, он лучше знал, как следует поступить.

– Разговор неспроста, – заметил Штерн. – На всякий случай я бы подготовил тезисы выступления.

На следующий день председательствующий спросил нас обоих, не записать ли для выступлений в прениях. Мы ответили согласием и с той минуты сидели, потеряв покой. Шутка ли, нам предстояло говорить с самой высокой трибуны.

В перерыве мимо нас прошел Сталин. Повернувшись ко мне, он протянул бумагу, которую держал в руке:

– Прочтите.

Это оказался рапорт М. П. Фриновского, который просил освободить его от обязанностей наркома «ввиду незнания морского дела».

– Вам понятно? – спросил Сталин, вновь остановившись возле нас через некоторое время.

Я не успел ответить. Было ясно одно: Фриновский выступать не станет и мне, по-видимому, дадут слово. Хорошо помню, как объявили:

– Слово имеет Шолохов. Приготовиться Кузнецову…

Я шел к трибуне, изо всех сил стараясь совладать с волнением. Говорил я об агрессивных замыслах японской военщины, о ее провокациях на границе. Затем рассказал о нашем Тихоокеанском флоте, заверил делегатов, что моряки готовы до конца выполнить долг перед Родиной.

Перед заключительным заседанием съезда происходило совещание старейшин. Были приглашены все члены ЦК старого состава и еще много других делегатов. В числе приглашенных оказались Штерн и я. Члены Политбюро заняли места на возвышении в президиуме. В составе ЦК партии намечались крупные изменения.

Члены Политбюро, сообщая об этом, поясняли, почему считается нецелесообразным вновь вводить того или иного человека в состав ЦК. Затем выступали и те, кому давался таким образом отвод. Они обычно просили перевести их на менее ответственную работу и обещали отдать ей все силы. Их выслушивали молча.

В конце заседания было внесено предложение о новом составе ЦК партии. В числе других фамилий назвали фамилию Штерна и мою. Опять мы подумали о том, какое большое значение придается Дальнему Востоку и его вооруженным силам.

После съезда я заторопился во Владивосток. Дела не ждали. Но уехать не удалось.

– Пока задержитесь в Москве, – сказал мне П. И. Смирнов-Светловский, замещавший наркома.

Причин задержки мне не объяснил. В тот же вечер, вернее, уже ночью меня подняли с постели и предложили немедленно ехать в Кремль. Надо было торопиться, машина ждала у подъезда гостиницы.

Меня принял И. В. Сталин. Когда я вошел в кабинет, он стоял у длинного стола, за которым сидели несколько членов Политбюро. Перед ним лежали какие-то бумаги. Он заговорил не сразу. Неторопливо постучал трубкой о край пепельницы, взял большой красный карандаш и что-то написал на бумаге, лежавшей сверху. Затем пристально посмотрел на меня:

– Ну, садитесь.

Не очень уверенно я подошел к столу. Я видел Сталина не впервые, но никогда раньше не имел возможности внимательно и долго разглядывать его так близко.

Он был почти такой, как на портретах, и все же не совсем такой. Я представлял себе, что он крупнее, выше ростом. В тихом голосе и медленных жестах чувствовалась большая уверенность, сознание своей силы.

Некоторое время он тоже внимательно смотрел на меня, и я, признаться, робел под этим взглядом. Прежде я только мысленно разговаривал со Сталиным. Когда мне не удавалось добиться чего-нибудь необходимого для флота или я получал указания, с которыми внутренне был не согласен, тогда думал: «Вот попасть бы к Сталину, доложить ему лично, он понял бы и помог».

Теперь я был у него. Докладывать мне не пришлось. Он спрашивал – я отвечал. О службе на Тихом океане и нашем флоте, о том, как, по моему мнению, работает наркомат. Почему-то Сталин особенно интересовался моим мнением о Галлере и Исакове. Я с уважением относился к тому и другому. Они были опытными руководителями и пользовались авторитетом у моряков. Так я ему и сказал.

– Как вы смотрите на работу в Москве? – спросил он в конце разговора.

У меня, признаться, на сей счет не было определенного взгляда.

– В центре я не работал, да и не стремился к этому, – ответил я коротко.

– Ну, идите, – отпустил меня Сталин.

Когда я вернулся в гостиницу, было уже около трех утра.

На следующее утро меня вызвали на экстренное заседание

Главного военного совета ВМФ. Повестку дня не сообщили.

Заседание открыл П. И. Смирнов-Светловский и сразу же предоставил слово А. А. Жданову.

– Предлагаю обсудить, соответствует ли своей должности первый заместитель наркома Смирнов-Светловский, – объявил неожиданно Жданов.

Смирнов, сидевший на председательском месте, помрачнел и опустил голову. Прений не получилось. Опять слово взял А. А. Жданов:

– В Центральном Комитете есть мнение, что руководство наркоматом следует обновить. Предлагается вместо Смирнова-Светловского первым заместителем наркома назначить товарища Кузнецова.

Жданов посмотрел в мою сторону. Повернулись ко мне и другие члены Совета. Несколько голосов не очень уверенно поддержали предложение.

В тот же день мне был вручен красный пакет с постановлением о назначении на новую должность.

Смирнова-Светловского до того я почти совсем не знал. Видел лишь несколько раз, когда он в качестве инспектора приезжал на учения Черноморского флота, да раза два был у него на приеме. Я зашел к нему после заседания Совета, и он стал меня расспрашивать о причинах своего смещения. Что было ему ответить? Я и сам знал не больше, чем он. Рассказал ему о ночном разговоре со Сталиным, где его имя даже не упоминалось.

Мы условились принимать и сдавать дела на другой день. На следующее утро, как было условленно, встретились. Поработали несколько часов и решили встретиться еще раз. Я думал, что передача дел займет три дня. Утром Петр Иванович в наркомат не пришел. Я ждал его час, два, три… Так и не дождался. Мне просто вручили ключ от сейфа. Только тогда я понял смысл слов, сказанных накануне Сталиным, когда я по его приказанию позвонил по телефону. «Вы еще не приняли дела?» – спросил он. «Нет еще». «Торопитесь, а то не успеете», – сказал Сталин и повесил трубку.

Итак, я стал первым заместителем Народного комиссара Военно-Морского Флота, а самого наркома все еще не было. Говорили, будто Фриновский отдыхает на даче. Между тем в кабинете на огромном столе лежала гора бумаг, требовавших решения. Я поехал к А. А. Жданову посоветоваться, как быть.

– Решайте сами, а по наиболее крупным или сомнительным вопросам звоните мне, – сказал он. – Поможем.

Так началась моя работа в Москве. Если бы меня спросили, доволен ли я тем, что оказался в центре, было бы нелегко

ответить – очень уж все вышло неожиданно!

Чтобы решить для себя, с чего лучше начать, я пригласил начальника Главного морского штаба Л. М. Галлера и попросил ознакомить меня подробно с организацией наркомата, рассказать о людях, о положении на флотах. Однако полностью втянуться в работу не удалось.

А. А. Жданов сообщил, что ему и мне предложено срочно выехать во Владивосток и Хабаровск для подготовки некоторых вопросов.

Я принялся было объяснять, что в Москве скопилась куча нерешенных дел, но он прервал меня:

– Бумаги могут подождать. Советую вам и не заикаться о них у товарища Сталина.

Поездка была намечена на 28 марта, времени оставалось в обрез. А тут позвонил нарком Иван Федорович Тевосян, настаивая на немедленной встрече. Оказалось, уже несколько недель никто не решает даже самых срочных вопросов, связанных с утверждением проектов и испытанием кораблей.

Полчаса спустя Тевосян сидел у меня. То было наше первое знакомство, и уже тогда я почувствовал, что с Иваном Федоровичем мы сработаемся. Действительно, нам, морякам, в ту пору повезло: во главе судостроительной промышленности оказался человек, обладавший государственным умом, огромной энергией и работоспособностью.

Чем дальше обсуждали мы с Тевосяном ход строительства боевых кораблей, тем отчетливее, яснее вырисовывалась передо мной программа создания большого флота, о которой в то время знали немногие. (Речь идет о программе военного судостроения на третью пятилетку. – *Прим. ред.*)

Программа создания большого флота, хотя о ней и говорилось не раз, держалась в секрете и широко не обсуждалась. Она была утверждена «волевым порядком». Сталин дал свои указания, и дело запустили. Корабли закладывали, не дожидаясь утверждения проектов. В Ленинграде и Николаеве на стапелях росли корпуса гигантов-линкоров и тяжелых крейсеров. Первые крейсера типа «Свердлов» достраивались у стенок заводов. Эсминцы и подводные лодки в большом числе предъявлялись к сдаче. Одни проходили швартовые испытания, другие уже отправлялись в море для окончательной ходовой проверки. То, что я слышал о строительстве, будучи еще на Дальнем Востоке, то, о чем упоминали на заседаниях Главного военного совета ВМФ, было лишь частностями, деталями этой программы.

Однако и сейчас вникать во все подробности строительства у меня не было времени. С наркомом судостроительной

промышленности Тевосяном мы решили только самые неотложные вопросы, договорились, как действовать дальше. Мне надо было собираться на Дальний Восток.

Поездка получилась интересной. Не знаю, нарочно ли сделал это А. А. Жданов, рассчитывая использовать дорогу для дел, но одновременно с нами выехали Г. М. Штерн и секретарь Приморского крайкома Н. М. Пегов. В пути мы часто собирались вместе, говорили о делах, а то и шутили, вспоминали дни, проведенные в Москве. Особенно много мне приходилось беседовать со Ждановым. Андрей Александрович живо интересовался людьми нашего флота, руководителями наркомата. Это было естественно: ведь в ЦК флотскими делами занимался он.

Столь же охотно он отвечал на все мои вопросы, подробно рассказывал о внешней политике нашего государства, причем многое я услышал от него впервые. В ту пору начинался новый этап международных отношений. Гитлер спешил со своими агрессивными планами. Еще не успев закончить войну в Испании, он 15 марта вступил на территорию Чехословакии, а 23 марта захватил Мемель на Балтийском море. Муссолини старался не отставать от Гитлера, он лихорадочно готовил нападение на Албанию, которое произошло 7 апреля 1939 года.

Словом, тучи на европейском политическом горизонте быстро сгущались.

– Неужели это может перерасти в большую войну? – спрашивали мы Жданова.

– Совместными усилиями миролюбивых стран мы должны предупредить такой роковой оборот событий, – отвечал Андрей Александрович.

К этой теме возвращались не раз. Невольно мне вспомнился наш разговор с Тевосяном. Большая судостроительная программа требовала длительного времени. Успеем ли? Этот вопрос сильно беспокоил меня, и я спросил Жданова:

– Как будет с нашей программой, если события начнут быстро принимать опасный оборот?

– Программа будет выполняться, – ответил он. Не знаю, был ли он действительно убежден в этом или сказал так, чтобы не вселять сомнений в нового работника наркомата.

На Дальнем Востоке А. А. Жданов прежде всего хотел осмотреть место, на котором предполагали строить новый торговый порт. На эсминце мы направились в бухту Находка. Затем намеревались выехать в Комсомольск, но 15 апреля нам неожиданно предложили немедленно возвратиться в Москву. Пришлось вызвать людей из Комсомольска в Хабаровск, чтобы

там буквально на ходу, в поезде, встретиться с ними.

Возвращались мы с Андреем Александровичем вдвоем. Времени для бесед было больше, чем по дороге во Владивосток. Говорили об Испании и наших товарищах, побывавших там в качестве волонтеров. Жданов расспрашивал о К. А. Мерецкове, Я. В. Смушкевиче, Н. Н. Воронове, Д. Г. Павлове, П. В. Рычагове, И. И. Проскурове и других. Многие из них уже вернулись и занимали ответственные посты. Он интересовался, кого из руководящих работников наркомата я знаю хорошо. Положение там было все еще неясно: Фриновского освободили, но на его место пока никого не назначили.

Прежде всего я рассказал о Льве Михайловиче Галлере, которого хорошо знал как человека с огромным опытом, пользующегося среди моряков большим авторитетом, честного и неутомимого работника.

Мне было приятно, что Жданов согласился с этой характеристикой. Это было неудивительно: всю свою жизнь Лев Михайлович посвятил флоту.

Великая Октябрьская революция застала его в должности командира эскадронного миноносца «Туркменец Ставропольский». Галлер носил тогда звание капитана второго ранга. Он был одним из немногих старых офицеров, сразу же перешедших на сторону большевиков. Эсминец, которым он командовал, участвовал в героическом ледовом походе из Гельсингфорса в Кронштадт. Нелегко было кораблю с тонкой наружной обшивкой борта пробиваться сквозь тяжелые льды.

– Когда мы пришли в Кронштадт, на эсминце можно было все «ребра» пересчитать, – рассказывал мне однажды Галлер, вспоминая давние годы. – Но все-таки корабль со шпангоутами, выпиравшими, как ребра у измученного животного, достиг цели.

Л. М. Галлер командовал линкором «Андрей Первозванный», когда в 1919 году вспыхнул мятеж на форту Красная Горка. С форта начали обстреливать Кронштадт. «Андрей Первозванный» вышел в море и первым ответил на огонь. Галлер лично командовал артиллерией линкора, активно участвовал в подавлении мятежа.

В двадцатые годы Лев Михайлович был одним из тех, кто руководил восстановлением Балтийского флота. Он стал первым командиром бригады линкоров, командовал известным переходом линейного корабля «Парижская коммуна» и крейсера «Профинтерн» из Балтийского в Черное море. Переход этот был совершен в 1930 году в тяжелых зимних условиях. В Бискайском заливе наши корабли попали в жестокий шторм. Огромная тяжелая океанская волна перекатывалась через палубу. Крен

кораблей достигал тридцати восьми – сорока градусов. В те дни в Бискайском заливе погибло около шестидесяти судов, но наши корабли выдержали шторм, необычный даже для тех мест, и успешно закончили поход. До того, как Льва Михайловича перевели в Москву, он командовал Балтийским флотом.

Человек, прошедший такой путь, во многих тяжелых испытаниях доказавший свое глубокое знание морского дела, свое честное отношение к работе, не мот не вызывать к себе уважения. В наркомате на нем держалось буквально все повседневное руководство флотом.

Несколько раз Андрей Александрович принимался расспрашивать меня об И. С. Исакове, которого он должен был знать лучше меня: они ведь были знакомы еще по Балтике. Встречаться с Исаковым в то время мне доводилось нечасто. Знал я, что он, как и Галлер, сразу после Октябрьской революции встал на сторону Советской власти и тоже участвовал в знаменитом ледовом походе. Познакомился же я с Исаковым на Черном море в 1927 году. Он был тогда начальником оперативного отдела штаба флота. Потом его перевели на Балтику, сначала на должность начальника штаба флота, а позже он стал командующим. Не будучи близко знакомым с Исаковым, я был много наслышан о нем как об исключительно авторитетном адмирале.

В Москве мы с ним не смогли встретиться: в это время Иван Степанович Исаков, заместитель Наркома ВМФ по судостроению, находился в командировке в Америке.

Я сказал Андрею Александровичу, что на флотах Исаков пользуется репутацией весьма образованного моряка, командира с высокими волевыми качествами. Авторитет у него большой. Вспомнилось, что во время ночного разговора в Кремле меня тоже настойчиво расспрашивал об Исакове Сталин. Намеревались ли в Кремле назначить Исакова вместо ушедшего Фриновского, сказать трудно. Но, как и Галлера, я его ценил высоко и говорил об этом прямо. У меня создалось впечатление, что Жданов был со мной согласен.

Поговорили мы и об И. С. Юмашеве. Он вместе с нами ехал на Дальний Восток и остался там командующим флотом. До этого Юмашев командовал флотом на Черном море.

В середине марта, возвращаясь после XVIII съезда партии в Севастополь, он успел доехать только до Тулы. Здесь его нагнала телеграмма: предлагали вернуться в Москву. Его ждало новое назначение. Когда меня утвердили заместителем Наркома ВМФ, встал вопрос о командующем Тихоокеанским флотом.

– Почему вы предложили именно Юмашева? –

поинтересовался Жданов.

Я сказал, что знаю Юмашева давно. Мы вместе служили на Черном море. Последний год я даже плавал под его началом: я командовал крейсером, а он – бригадой крейсеров.

– На Тихом океане командующему предоставлена большая самостоятельность. Там нужен человек с опытом. У Юмашева такой опыт есть, а все остальные командующие – еще новички, – пояснил я свою мысль.

Членом Военного совета был тогда же назначен С. Е. Захаров, который до этого работал в ЦК ВЛКСМ и непосредственного отношения к флоту не имел. Я его совсем не знал, но из разговоров со Ждановым мог сделать вывод, что на кандидатуре Захарова остановился лично Сталин.

Говорили мы и о Г. И. Левченко и В. Ф. Трибуце. Последнего хорошо знали оба. Жданов – как начальника штаба Балтийского флота, я же с Трибуцем сидел на одной скамье в училище и академии. Когда Левченко перевели на работу в Москву, Трибуцу предстояло занять его место, то есть стать командующим Балтийским флотом. О многих руководителях флота говорили мы тогда.

– Вот уж никогда не думал, что врагом народа окажется Викторов, – сказал Андрей Александрович.

В его голосе я не слышал сомнения, только удивление. Викторова – бывшего комфлота на Балтике и Тихом океане, а затем начальника Морских Сил – я знал мало. Всплывали в разговоре и другие фамилии – В. М. Орлова, И. К. Кожанова, Э. С. Панцержанского, Р. А. Муклевича… О них говорили как о людях, безвозвратно ушедших. Причины не обсуждались. Теперь уже абсолютно ясно, что все эти люди стали жертвой клеветнических, надуманных обвинений. Каждого из них мы поминаем с благодарностью, добрым словом. Они заслуживают того, чтобы об их жизни было рассказано особо. Много сил положили эти люди на строительство нашего флота. Им не суждено было проявить свой флотоводческий талант в боях Великой Отечественной войны, но те, кто возглавлял флоты, кто командовал кораблями в военную пору и добивался побед над врагом, были их воспитанниками, их учениками.

Я еще не представлял себе ясно обстановку на всех флотах, но понимал, что самым острым стал вопрос об освоении новых кораблей, новой техники. С вводом в строй только что полученных подводных лодок, эсминцев и других боевых единиц участились аварии. В этом немалую роль играли частые перемещения командных кадров после прошедших репрессий. Надо было непременно побывать на всех наших морях.

– А вы, Андрей Александрович, не думаете принять участие в учениях и походах кораблей? – спросил я.

Флотские дела во многом зависели от Жданова, и мне хотелось, чтобы он знал их по возможности лучше.

– С большим удовольствием, – живо отозвался он. – Охотно поеду. Вот только вырваться бывает не всегда легко.

Месяца три спустя я напомнил ему этот разговор. Предстоял большой поход наших кораблей в южную часть Балтийского моря. Жданов поехал со мной на Балтику и участвовал в походе. Но не будем забегать вперед…

О себе Жданов говорил мало, хотя был интересным рассказчиком. Во время выступлений на собраниях и митингах он обычно зажигался, речи его отличались страстностью, горячностью, большим темпераментом.

Когда мы проехали Каму и Пермь, Жданов заметил, что воевал в тех краях, потом несколько лет работал секретарем крайкома в Горьком.

– Вообще я больше речник, чем моряк, но корабли люблю, – признался как-то Андрей Александрович.

Вернувшись в Москву, прямо с вокзала я отправился в наркомат. Нужно было включаться в повседневные дела. А 27 апреля меня вызвали в Кремль. Разговор шел о результатах поездки на Дальний Восток. Присутствовали все члены Политбюро. Жданов рассказывал о своих впечатлениях от Находки:

– Это действительно находка для нас.

Тут же было принято решение о создании там нового торгового порта.

Жданов рассказал о делах Приморского края, о Тихоокеанском флоте. Когда я уже собирайся уходить, Сталин обратился к присутствующим:

– Так что, может быть, решим морской вопрос?

Все согласились с ним.

Хотелось спросить, что это за морской вопрос, но показалось неудобным.

Из Кремля заехал домой. Когда вернулся на службу, на столе обнаружил красный пакет с Указом Президиума Верховного Совета СССР о моем назначении Народным комиссаром Военно-Морского Флота СССР.

Со смешанным чувством радости и тревоги читал я этот документ. Быстрый подъем опасен не только для водолазов. Столь быстрое повышение по служебной лестнице тоже таит в себе немало опасностей. Я это хорошо понимал еще в молодые годы, потому и просил после академии назначить меня на

корабль старпомом, чтобы двигаться по службе последовательно. Мечтал, конечно, командовать кораблем. О большем не думал. Но за последние годы мое продвижение стало уж очень стремительным. Его можно было объяснить в то время лишь бурной волной вынужденных перемещений…

Однако время не ждало, следовало приступать к выполнению своих обязанностей и не рассчитывать на скидки. А что новые мои обязанности были нелегки, я понимал хорошо.

В тот вечер долго сидел в своем новом кабинете, все думал: с чего начинать? что главное? Позвонил Лев Михайлович Галлер:

– Разрешите на доклад.

Он пробыл у меня часа два. Мне хотелось посоветоваться с этим опытным, умным человеком.

– Надо использовать «медовые» месяцы… – Галлер погладил свои рыжеватые усы, потом посмотрел на меня и добавил уже совсем неофициально: – В первое время ваши предложения будут рассматривать быстро. И быстро будут принимать по ним решения. Потом станет труднее…

Я учел его совет, хотя и не сразу оценил, насколько он был справедлив. Прошло некоторое время, и доступ к Сталину стал весьма затруднителен, а без него решать важнейшие флотские вопросы никто не брался.

Но в «медовые» месяцы я частенько бывал «наверху», и мне без особых затруднений и задержек удавалось разрешать неотложные дела: И. В. Сталин уделял немало внимания судостроительной программе и очень интересовался флотом.

Чуть не каждую неделю проходили тогда совещания по кооперированным поставкам для судостроения. От нас, моряков, и И. Ф. Тевосяна – наркома судостроительной промышленности требовали срочно представить на утверждение правительства проекты кораблей, которые уже строились, планы создания военно-морских баз, судоремонтных заводов, доков, складов – всего, что необходимо большому флоту.

Между тем события на международной арене развивались с необычайной быстротой. Мир пережил Мюнхен. Гитлер захватил Чехословакию, Австрию, Венгрию. Под прямой угрозой были Польша, Румыния и другие страны.

Вспоминая сейчас тот период, я вижу, как мало тогда занимались решением конкретных вопросов боевой готовности на случай нападения Германии на Советский Союз. Такое нападение, как теперь доподлинно известно, могло произойти уже летом или осенью 1939 года, сразу после легкой победы, одержанной Гитлером в Польше.

На флотах личный состав неутомимо осваивал новые

корабли, самолеты, береговые батареи. Командование стремилось максимально сократить зимний перерыв в учебе, старалось, чтобы корабли меньше стояли в базах и чаще выходили в море или находились на отдаленных открытых рейдах.

Мы все работали с большим напряжением. Дел было много, энергии хватало. Уже в мае я выехал на Черное море – в Севастополь и на Евпаторийский рейд, где стоял флот. Затем совершил поездку по базам.

Работники наркомата, ездившие со мной, тихонько роптали, что совсем лишены отдыха.

– Закончим дела в Николаеве, тогда можно будет и покупаться, – обещал я.

Утром последнего дня выехали из Николаева в Одессу, чтобы сесть там на вечерний поезд. По пути возникли еще какие-то вопросы, и нам пришлось задержаться сперва в Очакове, потом в Кабарге. В Одессу попали, когда до отхода поезда оставалось совсем мало времени.

– Вот и покупались! – заметил кто-то.

– Говорят, вода еще холодная, – отшутился я.

В июне удалось побывать на Севере – в Архангельске и Полярном. В конце июля вместе с А. А. Ждановым выбрались на Балтику, где проходило большое учение.

Два дня мы пробыли в Ленинграде. А. А. Жданов показывал места нового жилищного строительства на Охте и Международном проспекте.

– Обсуждали возможность строительства города по берегам Финского залива. Места там хорошие, но слишком близко от границы, – сказал Жданов.

Эти действительно хорошие места стали осваиваться после окончания войны, когда границы отодвинулись от Ленинграда. Теперь город на широком пространстве выходит к морю.

Поездка по Ленинграду оказалась не только интересной, но и полезной. В Ленинграде находилось много флотских учреждений. В связи со строительством большого флота они расширялись, была большая нужда в помещениях. Особенно не хватало «жилплощади» училищам. Между тем в Адмиралтействе, где обосновывалось Военно-морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского, часть помещения занимал Военно-морской музей. В Училище имени М. В. Фрунзе был свой музей, занимавший десять залов. Возникла мысль создать единый Морской музей, переведя туда все экспозиции и другие флотские реликвии, которые за недостатком места были свалены в подвалах.

«Надо добиваться нового помещения для музея», – решил я.

Но какого? Вспомнилась Фондовая биржа. Я там бывал не раз. Курсантами мы организовывали в залах биржи балы, сборы от которых шли на обустройство будущих командиров. Завел разговор со Ждановым.

– Ленинград – морской город, – сказал я, – будет правильно, если здание, находящееся на таком видном месте, как стрелка Васильевского острова, станет сокровищницей флотской истории. Оно словно для того и построено здесь, возле Ростральных колонн времен Петра Первого, напротив Адмиралтейства.

Жданов согласился. Как только мы вернулись в Москву, было оформлено правительственное решение о передаче флоту здания Фондовой биржи.

Едва музей обосновался на новом месте, я поехал его посмотреть. Там было просторно, не то что в прежнем помещении. Вестибюль казался даже пустоватым. Стали обсуждать, что бы поставить? Вспомнили о фигуре Петра Первого, которая в годы моего учения стояла в зале Революции. Потом она куда-то исчезла. Говорили, что ее убрали в бытность начальником училища Буриченкова. Ему бронзовый Петр, возвышавшийся в свой подлинный рост – 2 метра 4 сантиметра, – почему-то не понравился. Также ему пришлись не по нраву фигуры зверей, украшавшие стены Звериного коридора, и модель парусника, стоявшая в зале. Все было изъято по его строгому приказанию. Фигура Петра Первого подошла бы для Морского музея. Но куда она девалась?

– Ищите в подвалах ленинградских музеев, – сказал я, – она где-нибудь там.

Действительно, бронзовый Петр оказался в подвале Русского музея. Его привезли на Фондовую биржу, где он стоит до сих пор.

Из Ленинграда мы выехали в Кронштадт. Андрей Александрович вспомнил свое обещание участвовать в походе. Едва поднялись на борт линкора, как эскадра снялась с якоря. Корабли по узкому фарватеру вытянулись на морские просторы. Впрочем, о просторе можно было говорить тогда очень условно: залив у Кронштадта совсем не широк, и оба берега хорошо видны с борта корабля. Не успели мы пройти несколько десятков миль, как оказались среди чужих островов. Эскадра шла мимо Сескара, Лавенсари, Гогланда под недружелюбными взглядами направленных на нас дальномеров. На скалах Гогланда можно было невооруженным глазом разглядеть фигуры людей. Они, конечно, прекрасно видели все, что делалось на кораблях.

На следующий день мы проходили траверз Таллина и Хельсинки. С этими местами связано множество событий из истории русского флота. Среди нас были давнишние балтийцы –

Л. М. Галлер и командующий эскадрой Н. Н. Несвицкий. Они показали нам места, где в первую мировую войну были поставлены минные заграждения, тянувшиеся от острова Нарген в Эстонии до полуострова Порккала-Удд в Финляндии. То была основная оборонительная позиция на морском пути к Петрограду.

Вскоре открылся маяк Оденсхольм. Вблизи него в 1914 году нашел свою могилу немецкий крейсер «Магдебург». Подробности этого эпизода таковы: немецкие крейсера «Аугсбург» и «Магдебург» пытались напасть на наш дозор в устье Финского залива. Но операция эта провалилась. 26 августа 1914 года крейсер «Магдебург» выскочил на камни около маяка Оденсхольм. Немцы отошли, потеряв пятьдесят два человека. Корпус «Магдебурга» потом долго торчал из воды. Наши водолазы, обследуя подорванный немцами корабль, обнаружили около борта труп немецкого сигнальщика, а вместе с ним и шифр. Видимо, спасая шифр, сигнальщик бросился за борт и утонул. Шифр сослужил хорошую службу и русскому флоту, и союзникам России.

Многое вспоминали бывалые моряки. Но больше всего мы говорили о проблеме, особенно острой в то время. Международная обстановка накалилась, а Балтийскому флоту, самому крупному, выйти было некуда. Даже его стоянка на Кронштадтском рейде просматривалась с Финского берега. Что делать в случае войны?

Обогнув шведский остров Готланд, эскадра, прежде чем лечь на обратный курс, повернула на юг. Одно учение следовало за другим. Приятно было стоять на мостике и наблюдать, как слаженно выполняли все маневры идущие в четком строю корабли. Но просторы Балтики невелики. Через сутки мы уже возвращались на Кронштадтский рейд. Еще издали увидели купол Морского собора, некогда построенного на матросские пятаки. В старое время он был свидетелем жестокой муштры новобранцев на Якорной площади.

Увиденный еще с моря купол вызвал приятное чувство возвращения в родную базу. «И дым отечества нам сладок и приятен…»

В Доме флота состоялся разбор похода. Кстати, тогда и появился лозунг борьбы «за первый залп», о котором я уже писал. Он еще не приобрел значения готовности флотов в целом, но служил важной ступенькой к этому. На митинге в Петровском парке выступил А. А. Жданов. Он говорил о необходимости держать порох сухим, хотя никто еще не догадывался, что скоро фашистская Германия нападет на Польшу.

В Европе – война

Становилось уже очевидным, что опасность войны в Европе нарастает и что фашистская Германия – наш наиболее вероятный противник. Мне кажется, не случайно именно в это время вышли на экраны сразу получившие большое признание фильмы: «Александр Невский» – о героической борьбе русских людей против тевтонских рыцарей и «Профессор Мамлок» – о зверином существе гитлеровского фашизма.

Поощряемый нерешительностью и двуличной политикой западных держав, Гитлер захватил Чехословакию, Австрию и готовился к новым захватам чужих территорий. Его аппетиты росли. Остановить Гитлера можно было только согласованными и энергичными совместными действиями. В этой обстановке Советское правительство, как известно, предложило Англии и Франции заключить тройственный пакт. Переговоры начались еще в апреле 1939 года. Велись они в Москве, Лондоне и Париже. Их перенесли в Женеву, когда дипломаты собирались там на заседания Совета Лиги Наций.

В середине 1939 года наступил критический момент: гитлеровцы стали открыто угрожать Польше, а условия пакта о взаимопомощи между тремя державами еще не были выработаны. Чтобы ускорить дело, Советское правительство предложило немедленно приступить к заключению военной конвенции, которая подкрепила бы пакт и придала ему реальную силу.

Англия и Франция приняли советское предложение весьма холодно, но в конце концов согласились послать для переговоров в Москву свои военные миссии.

На этих переговорах я хочу остановиться. Мне пришлось самому в них участвовать, много о них рассказывал мне наш посол в Англии Иван Михайлович Майский.

Решение о переговорах военных миссий было принято 23 июля 1939 года. Через два дня Майского пригласил к себе министр иностранных дел лорд Галифакс и сообщил ему об этом. Но Майский уже знал о решении из телеграммы Наркомата иностранных дел. Он выразил удовлетворение и спросил, как скоро могут начаться переговоры.

Галифакс, вспоминает Майский, задумчиво посмотрел на потолок и ответил, что начать переговоры можно будет, пожалуй, дней через семь-десять.

Такой ответ не предвещал ничего доброго. Обстановка в Европе достигла такого накала, что нельзя было терять буквально ни минуты. Майский хотел выяснить хотя бы то, каким будет состав английской миссии, но Галифакс не смог сказать по этому

поводу ничего определенного.

Прошла еще неделя, прежде чем Чемберлен объявил в парламенте, что кабинет возложил руководство английской миссией на сэра Реджинальда Дрэкса. Более неподходящей кандидатуры трудно было придумать: Дрэкс числился в свите короля, он был старым отставным адмиралом, давно потерявшим всякую связь с действующими вооруженными силами Великобритании. Другие члены делегации – маршал авиации Бернетт и генерал-майор Хейвуд – тоже не принадлежали к влиятельным лицам английской армии. Если бы правительство Чемберлена всерьез стремилось к заключению военной конвенции, оно, конечно, никогда бы не остановилось на этих кандидатурах.

Французское правительство шло по стопам английских коллег. Главой миссии назначили глубокого старца, корпусного генерала Думенка, ее членами – авиационного генерала Валена и капитана Вильома как представителя флота.

На завтраке, который был устроен в советском посольстве, между И. М. Майским и адмиралом Дрэксом произошел знаменательный разговор.

Майский: Скажите, адмирал, когда вы отправляетесь в Москву?

Дрэкс: Это окончательно еще не решено, но в ближайшие дни.

Майский: Вы, конечно, летите? Ведь время не терпит: атмосфера в Европе накаленная!

Дрэкс: О нет! В обеих делегациях вместе с обслуживающим персоналом – около сорока человек, много багажа. На самолете лететь неудобно…

Майский все же старался поторопить адмирала, предложив миссии отправиться на одном из быстроходных крейсеров. Это было бы и солидно, и внушительно.

– На крейсере тоже неудобно. Пришлось бы выселить два десятка офицеров из их кают. Зачем причинять людям беспокойство? – снова возразил адмирал Дрэкс. Фактически миссия отправилась в Советский Союз только 5 августа 1939 года. Для них нашли «удобный» транспорт – товарно-пассажирский пароход «Сити оф Эксетер», делавший всего тринадцать узлов. Только 10 августа он пришел в Ленинград.

Этот фарс английское и французское правительства разыграли за три недели до начала второй мировой войны. Впрочем, то было лишь первое его действие. Политика бесконечных оттяжек продолжалась все время, пока велись переговоры.

«Сити оф Эксетер» ошвартовался у причала Морского вокзала на Васильевском острове. Английскую и французскую делегации встретили высшие представители армии и флота в Ленинграде. Гостям дали возможность осмотреть все, что они пожелали. Английский посол Сиидс доносил потом, что советские власти «явно хотели предоставить гостям все и всяческие возможности».

11 августа гости прибыли в Москву. В тот же день в особняке Наркомата иностранных дел на Спиридоньевке был дан обед, на котором и произошло наше первое личное знакомство. Без особых церемоний главы и члены делегаций сели за круглый стол. Тут же были послы Англии и Франции, представители Наркоминдела.

В центре внимания оказался адмирал Дрэкс. Высокий сухощавый седой англичанин держался чопорно и высокомерно. Подчеркнуто соблюдал все тонкости этикета, разговаривал важно и медленно, предпочитая самые далекие от столь важного дела темы. Мы слушали его пространные рассуждения о последней регате морских яхт в Портсмуте. Казалось, Дрэкс прибыл на отдых, а вовсе не для решения значительных и спешных вопросов.

Принимал гостей Нарком обороны К. Е. Ворошилов. Членами советской делегации были: начальник Генерального штаба Б. М. Шапошников, начальник Военно-воздушных сил А. Д. Локтионов, заместитель начальника Генштаба И. В. Смородинов и я. Гости заметили, как искренне и сердечно мы их встретили в Москве, какое проявляли желание прийти наконец к соглашению. Даже высокомерный Дрэкс доносил своему министру Чатфильду, что «компетентные наблюдатели находятся под сильным впечатлением этого приема». Казалось, наконец-то можно было приступить к плодотворным переговорам.

Встретившись на следующий день, мы предъявили свои полномочия «вести переговоры с английской и французской военными миссиями и подписать военную конвенцию по вопросам организации военной обороны Англии, Франции и СССР против агрессии в Европе». Но тут обнаружилось, что наши коллеги нужных документов с собой не захватили, французский генерал Думенк предъявил бумагу не очень определенного содержания. В ней было сказано, что генерал уполномочен «договориться с главным командованием Советских Вооруженных Сил по всем вопросам, относящимся к вступлению в сотрудничество между вооруженными силами обеих сторон».

Адмирал Дрэкс не мог предъявить вообще никаких документов. Он не имел и письменных полномочий. Подобное, мягко выражаясь, легкомыслие даже ребенок не мог расценить как рассеянность или забывчивость придворного адмирала и английских дипломатов.

Неудачно сыграв свою роль, Дрэкс ничуть не смутился. Он заявил: мол, если бы перенести переговоры в Лондон, он надлежащие полномочия мог бы быстро представить.

Кто-то заметил под общий смех, что куда проще доставить документы в Москву, чем везти делегации в Лондон.

Возник вопрос: можно ли вообще начинать переговоры? После того как адмирал обещал срочно запросить у своего правительства нужные полномочия, решили продолжать работу. Время не ждало, надо было выяснить, каковы намерения у наших коллег.

Обменялись сведениями о размерах вооруженных сил. Первыми докладывали французы. По данным, которые сообщил генерал Думенк, выходило: Франция может выставить 110 дивизий, 4 тысячи танков, 3 тысячи пушек крупного калибра (от 150 миллиметров и выше) и около двух тысяч самолетов первой линии.

Англичане не пожелали раскрыть, какими силами они располагают. Сообщили лишь, что смогут перебросить на континент. Получалось, что в случае войны они в состоянии послать только шесть дивизий, спешно сформировать девять, а позднее привести в готовность к отправке еще шестнадцать дивизий. Когда это будет «позднее», конкретно они не указывали. Вопрос о них остался без ответа. Английская авиация, по словам маршала Бернетта, состояла из трех тысяч различных самолетов.

Адмирал Дрэкс произнес тираду об английском флоте, состав которого, как он заявил, известен всему миру и который, конечно, сильнее немецкого.

Начальник Генерального штаба Красной Армии Маршал Советского Союза Б. М. Шапошников сообщил, какими силами на случай агрессии в Европе располагает Советский Союз: 120 пехотных и 16 кавалерийских дивизий, 9-10 тысяч танков, более 5 тысяч орудий только крупного калибра, 5,5 тысячи самолетов.

Было известно, что Германия сильна прежде всего на суше, агрессивные действия с ее стороны ожидались на континенте. Следовательно, главные силы против агрессора выставлял Советский Союз. За ним шла Франция. Англия с шестью дивизиями, готовыми к немедленному действию, выглядела, мягко говоря, крайне слабо.

Помнится, Шапошников спросил меня, сколько времени понадобится для переброски шести английских дивизий на континент. При этом он добавил, что не особенно верит, будто остальные английские дивизии могут подготовиться за ближайшие два-три месяца. Я ответил, что, если эти дивизии действительно имеются, английский флот в состоянии

перебросить их во Францию по морю и воздухом за несколько дней.

Несмотря на слабость английской армии, общие силы тройственной коалиции, если б она была создана, значительно превзошли бы немецкие вооруженные силы. Но английские и французские правящие круги думали не о том, как остановить Гитлера, – они по-прежнему лелеяли надежду повернуть его в нашу сторону. Разум отступил перед желанием половить рыбку в мутной воде Расчет делался на то, чтобы советские дивизии, которые мы готовы выставить против общего врага, столкнулись с фашистскими полчищами один на один.

Уже на совещании 14 августа встал вопрос о том, как Англия и Франция представляют себе использование огромной армии союзников в случае нападения Германии на Польшу. Именно Польша была первым и наиболее вероятным объектом гитлеровской агрессии. Следовало подумать также о возможном нападении Германии на Румынию и Прибалтийские страны.

Вот тут-то и началась сказка про белого бычка. Наши партнеры всячески оттягивали переговоры, не принимали конкретных решений. Советская сторона задала законный вопрос: разрешат ли Польша и Румыния ввести на их территорию советские войска? Ведь СССР не имел общей границы с Германией. Польское правительство, пресловутое «правительство полковников», заявило, что не допустит перехода советских войск через свои земли. Англия и Франция не пожелали образумить своего союзника.

Какова же создалась реальная основа для заключения конвенции, коль советские войска не получили права защищать новые жертвы гитлеровской агрессии, коль им не разрешали быть там, где следовало бы их защищать? Переговоры зашли в тупик. Английская делегация прибегала ко всяким уловкам, но основной, кардинальный вопрос оставался неразрешенным. Между тем именно при решении этого вопроса наши партнеры не могли скрыть своих истинных намерений.

Глава советской миссии имел обыкновение после вечерних совещаний сразу докладывать обо всем И. В. Сталину. Раза два-три на этих докладах присутствовали маршал Шапошников и я. Сталин выслушивал сообщения о результатах первых заседаний, рекомендовал продолжать выяснять действительную позицию Англии и Франции. Помнится, он особенно интересовался настроением наших коллег и тем, насколько искренни их желания заключить тройственный союз. Его интересовала фигура адмирала Дрэкса, его поведение на переговорах.

К сожалению, чем дальше в лес… – тем меньше оставалось

шансов на успех.

19-20 августа 1939 года переговоры достигли своей кульминации.

Напряженность международной обстановки усиливалась с каждым днем, времени терять было нельзя. Нам обещали дать окончательный ответ о пропуске войск – и все еще не давали. 21 августа состоялось два заседания. Утром советская делегация вновь спросила об ответе, который был ей обещан, и вновь не получила его. После перерыва глава советской делегации сделал письменное заявление, в котором ясно указывалось, кто виновен в срыве переговоров.

«Подобно тому, – говорилось в этом заявлении, – как английские и американские войска в прошлой мировой войне не могли бы принять участия в военном сотрудничестве с вооруженными силами Франции, если бы не имели возможности оперировать на территории Франции, так и Советские Вооруженные Силы не могут принять участия в военном сотрудничестве с вооруженными силами Англии и Франции, если они не будут пропущены на территорию Польши и Румынии. Это военная аксиома».

«Ввиду изложенного, – подчеркивалось далее в заявлении, – ответственность за затяжку военных переговоров, как и за перерыв (формально в тот момент речь шла не о прекращении, а лишь о перерыве переговоров. – *Прим. ред.*) этих переговоров, естественно, падает на французскую и английскую стороны».

Так закончились зашедшие в тупик военные переговоры между военными миссиями Советского Союза, Англии и Франции.

Теперь, три десятилетия спустя, особенно отчетливо видно, как дорого обошлась Европе позиция, занятая тогда Англией и Францией. От результатов переговоров зависело очень многое: делалась последняя попытка образумить агрессора.

Из создавшегося положения требовался выход, нужен был немедленный поворот в нашей внешней политике. От этого зависела безопасность Родины.

Советский Союз не вел никакой двойной игры, как это утверждают некоторые фальсификаторы истории. С Германией в течение весны и лета 1939 года шли нормальные дипломатические переговоры, главным образом о торговых делах. Всем попыткам германского правительства сорвать наше соглашение с Англией и Францией Советское правительство давало твердый отпор. Однако, когда в середине августа окончательно выяснилось, что правительства Англии и Франции сорвали заключение тройственного пакта взаимопомощи, Советскому правительству пришлось искать другой выход.

20 августа 1939 года Гитлер обратился к И. В. Сталину и настойчиво просил принять Риббентропа для подписания пакта о ненападении между Германией и СССР. Ответ был дан 21 августа, когда военные переговоры с Англией и Францией фактически потерпели крах, причем не по нашей вине. 23 августа в Москву прибыл Риббентроп, и в тот же день был подписан пакт о ненападении.

Я не был посвящен в подробности происходящих в те дни переговоров с Германией и поэтому не ожидал – да и едва ли кто-либо ожидал – такого быстрого соглашения. Но, учитывая сложную обстановку того времени, иного выхода мы не имели.

Дальнейшее промедление становилось опасным. Это означало бы лить воду на мельницу тех, кто мечтал толкнуть Гитлера на Восток. Решение было принято лишь после того, как наше правительство окончательно убедилось в невозможности договориться с Англией и Францией.

И еще одно обстоятельство вынуждало наше правительство принять в целях безопасности страны такое решение: в августе 1939 года Япония развязала конфликт на Халхин-Голе. В те дни не было ясно, как далеко зайдет эта борьба. Перспектива вести войну на Западе и на Востоке – в Европе и в Азии – не могла не торопить наше руководство уладить дело на самом решающем, западном, направлении.

К. Е. Ворошилов в своем интервью представителям западной прессы 27 августа объяснил, что «не потому прервались военные переговоры с Англией и Францией, что СССР заключил пакт о ненападении с Германией, а, наоборот, СССР заключил пакт о ненападении с Германией в силу того обстоятельства, что военные переговоры с Францией и Англией зашли в тупик в силу непреодолимых разногласий».

В момент переговоров военных миссий наше положение действительно было очень сложное. Мы имели против нас враждебную Германию; Япония на Дальнем Востоке уже издавна конфликтовала на советских границах; надежды на соглашение с Англией и Францией при всем нашем старании не увенчались успехом. Польша занимала явно враждебную позицию. Что стоит заявление тогдашнего главы польского правительства Рыдз-Смиглы французскому капитану Боффру, посланному в Варшаву генералом Думенком в дни переговоров, когда они висели на волоске: «Немцы, может быть, отнимут у нас свободу, русские же вынут из нас душу». Последующие события показали всю слепоту этого горе-правителя. Гитлеровцы раздавили Польшу и ввергли ее народ в пучину страданий. Освобождение его пришло с Востока.

В результате договора с Германией мы получили почти

двухлетнюю отсрочку столкновения с фашистским агрессором.

Конечно, нелегко было нашему государству пойти на соглашение со своим злейшим врагом. Но интересы страны требовали найти выход из создавшегося положения, а выбора не было, и поэтому после телеграммы Гитлера с просьбой принять Риббентропа Сталин дал согласие.

После подписания договора состоялся прием в Екатерининском зале Кремля.

Я на приеме не присутствовал, мне рассказал о нем В. П. Пронин, возглавлявший в то время исполком Моссовета. Риббентроп, войдя в зал, приветствовал присутствующих обычным фашистским жестом – выбросив вперед вытянутую руку с восклицанием «Хайль Гитлер!». Сталин улыбнулся и ответил насмешливо церемонным поклоном. За обедом Сталин явно не хотел оказаться возле гитлеровского посланца и попросил В. П. Пронина сесть рядом с ним.

Прием проходил натянуто, в холодно вежливом топе. Когда Риббентроп покинул помещение и остались только свои люди, Сталин сказал: «Кажется, нам удалось провести их».

31 августа, через неделю после подписания договора с Германией, состоялась очередная сессия Верховного Совета СССР. В. М. Молотов, мотивируя этот важный шаг Советского правительства, сказал:

– Если даже не удастся избежать военных столкновений в Европе, масштаб этих военных действий теперь будет ограничен. – И добавил: – Мы ориентируемся только на себя и заботимся прежде всего о безопасности своей Родины.

Выступивший вслед за ним А. С. Щербаков подчеркнул:

– Две страны заключили договор о добрососедских отношениях, к которым они стремятся, и никто не может упрекать нас за это.

В конце своей речи он предложил прений не открывать. Мы, депутаты Верховного Совета, единодушно проголосовали за ратификацию договора.

И сейчас я убежден, что заключение договора с Германией в сложившейся тогда обстановке было совершенно правильным шагом нашего правительства, стремившегося обеспечить безопасность страны. Приходится, однако, сожалеть, что полученная нами почти двухлетняя отсрочка с началом войны не была использована полностью для укрепления обороноспособности. Многое было сделано, но далеко не все. Излишняя вера Сталина в силу договора с фашистской Германией дала немцам преимущество внезапности и привела к тяжелому для нас началу Великой Отечественной войны.

1 сентября 1939 года фашистская Германия вторглась в Польшу. Представлял ли себе Гитлер, к каким последствиям приведет этот новый агрессивный шаг? Возможно, безнаказанность всех его предыдущих захватнических действий вселила в него надежду, что и на сей раз ему сойдет с рук: Чемберлен вновь обманет союзников, и Англия не выполнит своих обязательств перед ними.

Захватывая Польшу, Гитлер стремился обеспечить себе «хинтерланд» – тылы для большой войны. Как азартный игрок, которому долго везло, он вновь сыграл ва-банк. Но чаша уже переполнилась. Общественное мнение было слишком возбуждено беззастенчивыми действиями фашистских молодчиков. Даже правительство Чемберлена не сочло возможным уклоняться дальше от выполнения международных обязательств. Прошло лишь одиннадцать месяцев после того, как Чемберлен вернулся из Мюнхена, где он подписал позорный пакт. Тогда он предсказывал наступление «пятидесятилетней мирной эры». Но народы уже знали истинную цену этим предсказаниям. Война началась.

В первые два дня посла нападения Гитлера на Польшу еще можно было думать, что это локальный конфликт. Но темп наступления немецких войск нарастал, фашистская авиация наносила мощные удары по польским городам, флот вел боевые операции в районе Данцига. Пламя пожара разгоралось и быстро двигалось в сторону наших границ.

3 сентября Англия и Франция официально объявили войну Германии. Стало ясно, что речь шла не о местном столкновении. Большая война в Западной Европе стала фактом.

Думаю, не только я, но и большинство наших военных товарищей с тревогой восприняли в ту пору вести о стремительном продвижении немцев по территории Польши. Конечно, Советский Союз заключил с Германией договор о ненападении, но разве одна эта бумага могла гарантировать, что опьяненный легкими победами Гитлер не предпримет новых авантюр и остановится, дойдя до наших границ? Разве мы не знали, с какой легкостью фашисты рвали на мелкие клочки другие договоры?

Теперь стало известно, что эта тревога имела серьезные основания. В Германии раздавались голоса, призывавшие сразу же перенести войну на советскую землю. Этого не случилось, и ни к чему гадать, как развернулись бы события, если бы Гитлер внял подобным призывам. Но коль скоро опасность существовала, надо было принимать энергичные меры, чтобы встретить ее во всеоружии.

Едва узнав о нападении немцев на Польшу, я стал ждать указаний о повышении боевой готовности флота, о конкретных мерах, которые следует предпринять, на случай чрезвычайных обстоятельств. Таких указаний не последовало.

Флоты жили своей обычной жизнью. Начальник Главного морского штаба Галлер дважды в сутки, утром и вечером, докладывал мне о положении на морских театрах. Речь шла о ходе боевой подготовки, передвижении кораблей и о всякого рода происшествиях.

Когда с докладами ко мне приходили заместители Л. М. Галлер, И. С. Исаков и И. В. Рогов, от служебных разговоров мы невольно переходили к обсуждению международной обстановки. Как будут развиваться события дальше? Выполнит ли Англия свои обязательства перед Польшей? Какую позицию займет Франция, которую две линии обороны – Мажино и Зигфрида – разделяли с Германией? Мы не раз раскладывали морские и сухопутные карты на столе и делали всевозможные предположения. Стрелки, означавшие движение немецких частей, все глубже врезались в тело Польши. Авиация прокладывала им путь безжалостными налетами на мирные города. (Только много лет спустя стало известно о многочисленных актах саботажа, диверсий и убийств, которые совершали банды Абвера – «двуликого» адмирала Канариса.) Нам хотелось также узнать, что происходило в водах Балтики. Морской театр невелик, и надо было внимательно следить за передвижением немецкого флота. К тому же судьба Польши нам была небезразлична. Пресловутое «правительство полковников» не проявляло лояльности к Советскому Союзу, и все-таки выход к нашим границам фашистской армии Гитлера являлся из двух зол худшим. К тому же не могли мы и оставаться равнодушными к судьбе жителей Западной Украины и Западной Белоруссии.

На следующий день, после того как Англия и Франция объявили Германии войну, я поехал к начальнику Генерального штаба Б. М. Шапошникову. Как всегда, он был приветлив и вежлив. Осторожно прикрыв какие-то бумаги, лежавшие у него на столе, Шапошников пригласил меня сесть и приготовился слушать.

– Скажите, Борис Михайлович, Генеральный штаб имеет какие-либо указания в связи с новой обстановкой в Польше и вообще в Европе? – сразу же начал я.

– Разве вы собираетесь с кем-нибудь воевать, голубчик? – отшутился Шапошников.

Затем, погасив улыбку, Борис Михайлович конфиденциально сообщил, что наши войска на Западе находятся в повышенной

боевой готовности. Развивать эту тему дальше не стал.

– Относительно флотов у меня указаний нет, – добавил он.

Этот разговор явился для меня первым сигналом: морякам тоже следовало проявлять больше активности, иначе можно опоздать.

Вечером ко мне пришел Лев Михайлович Галлер, захватив с собой карты Балтийского моря и Польши, сделал доклад, осторожно осведомился о новостях. Но что я мог ему сказать? Ведь Шапошников ничего нового не сообщил мне.

Мы пристально следили за ходом военных событий. На западе Германии ни Англия, ни Франция активных действий не вели. Война там носила какой-то непонятный характер. Не случайно она потом получила название «странной войны». Теперь мы знаем причины этой «странности». Обе стороны лелеяли надежду закончить конфликт соглашением за счет Советского Союза, то есть повернуть войну на Восток.

Польша к середине сентября была фактически оккупирована. Что следовало ждать за этим? Подобный вопрос волновал, конечно, всех, а нас, военных, особенно.

16 сентября мне позвонил ответственный работник НКВД И. И. Масленников, ведавший пограничными войсками:

– Прошу срочно принять меня, есть важное дело.

Полчаса спустя Масленников сидел в моем кабинете. Он сообщил, что пограничники получили приказ продвигаться на запад Белоруссии и Украины. В связи с этим его интересовали действия Днепровской военной флотилии в пограничном районе.

Что я мог сказать? Не хотелось признаваться, что я даже не осведомлен о выступлении наших частей. Обещал разобраться и немедленно поставить пограничников в известность.

Едва закрылась дверь за Масленниковым, я позвонил Председателю Совнаркома В. М. Молотову и попросил о приеме.

– Ну что ж, приезжайте, – ответил он.

Я спросил Молотова, почему наш наркомат даже не поставили в известность, что Днепровская военная флотилия должна участвовать в операции.

Ясного ответа не получил. Я понимал, что оперативными вопросами он не занимался. Поэтому хотелось поговорить о создавшемся положении со Сталиным, но попасть в те крайне напряженные дни к нему не удалось. Несколько позднее я пожаловался ему, что нас не информируют о военных мероприятиях. Сталин спокойно ответил:

– Когда надо будет, поставят в известность и вас.

На Днепровскую военную флотилию был спешно послан заместитель начальника Главного морского штаба контр-адмирал

В. А. Алафузов.

– Решайте все вопросы на месте и докладывайте в наркомат, – сказал я.

В операции по освобождению Западной Украины и Западной Белоруссии участвовали лишь несколько кораблей Днепровской военной флотилии. Другим силам флота действовать не пришлось.

Во второй половине сентября я выехал на Северный флот. Командующий В. П. Дрозд встретил меня в Мурманске. Мы сразу отправились в Полярный. На рейде было оживленно, там стояло много транспортов. Они были уже нагружены лесом, но пока не могли выйти в море: война в Европе изменила обстановку.

На берегу желтели огромные штабеля брусьев и досок.

– А нам лес тут нужен вот как! – Дрозд провел рукой но горлу.

Тут же, из Полярного, я позвонил по телефону А. И. Микояну. Анастас Иванович сразу согласился выделить флоту часть экспортного леса. Дрозд был несказанно рад этому: снималась большая помеха на пути выполнения строительной программы.

Тогда же мы обсудили с Военным советом и штабом Северного флота планы боевой подготовки, уже более целенаправленные, соответствовавшие международной обстановке. Правда, особых изменений не внесли. Решили только ограничить район плавания кораблей, не разрешая им уходить слишком далеко от Главной базы.

В те дни в Кольский залив неожиданно зашел немецкий лайнер «Бремен». Он, как до этого итальянский «Рекс», имел на трубе голубую ленту – знак превосходства в скорости над всеми пассажирскими судами мира. Дел у «Бремена» в Мурманске не было, его туда загнали, конечно, военные обстоятельства. Как невоенный корабль, он имел право посетить наш порт. Но, постояв некоторое время, «Бремен» столь же неожиданно покинул Мурманск и, воспользовавшись плохой погодой, прорвался в Германию.

Залпы над океаном

Хозяева спустили с цепи озлобленного пса, чтобы натравить его на соседа. Они понимали рискованность этого шага: разъяренный пес мог покусать прежде всего тех, кто ближе. И все же шли на это в расчете, что зверь после бросится на жертву, на которую его науськивали…

Спущенный с цепи фашизм не оправдал надежд империалистов Запада. Он неистовствовал в Европе. Волей-неволей пришлось от него отбиваться. Так началась вторая мировая война. Пожалуй, наиболее ожесточенной она оказалась на море. Здесь «странной войны» не было. Сражения развернулись жаркие, не на жизнь, а на смерть. И объясняется это тем, что Гитлер посягнул на интересы Англии, крупнейшей морской державы. Флот Германии по численности, конечно, намного уступал британскому, но тем не менее представлял солидную силу. Германия имела в строю два линейных корабля – «Шарнхорст» и «Гнейзенау», три «карманных» линкора (немцы называли их броненосцами) – «Дойчланд», «Шеер» и «Граф Шпее», вооруженных 280-миллиметровыми орудиями, три тяжелых крейсера – «Хиппер», «Принц Ойген» и «Блюхер», шесть легких крейсеров, 57 подводных лодок. В достройке находились самые крупные линкоры – «Бисмарк» и «Тирпиц». Кроме того, в надводном флоте было большое количество эскадренных миноносцев, тральщиков, торпедных катеров и различных вспомогательных судов.

Готовясь к нападению на Польшу, Гитлер до поры до времени старался избежать столкновения с Англией и Францией, но на всякий случай часть немецких подводных лодок и надводных кораблей была заранее развернута в Атлантике. Уже 4 сентября 1939 года, то есть на второй день после объявления Англией войны Германии, немецкая подводная лодка «U-30» потопила английский пассажирский лайнер «Атения». Эту акцию можно считать началом войны на море.

Если сухопутные войска воюющих сторон долгие месяцы пассивно стояли за линиями Зигфрида и Мажино, продолжая питать надежды на замирение на Западе и направление гитлеровской армии на Восток, положение на море было иным.

Англия расположена на островах. Чтобы жить и воевать, она должна была ежегодно доставлять морем до 40 миллионов тонн различных грузов. Гитлер приказал своему флоту наносить удары по самым уязвимым местам Британской империи – по ее морским коммуникациям. Один за другим английские транспорты шли ко

дну. Несли потери и боевые корабли британского флота.

Первым громким успехом немецких подводников явилось потопление 14 октября 1939 года подлодкой «U-47» под командованием Прина английского линейного корабля «Ройял Оук». Линкор стоял в своей базе Скапа-Флоу. Лейтенант Прин провел туда лодку по узкому фарватеру и торпедировал корабль. Линкор пошел ко дну. Погибло 786 английских матросов и офицеров.

Несомненно, английский флот потерпел бы еще больший урон, если бы не разногласия в немецких военно-морских кругах. Они выявились еще в 1938 году во время утверждения судостроительной программы. Спор шел о роли подводного и надводного флотов. Идеологом крейсерской войны надводными кораблями был главнокомандующий флотом адмирал Редер, а его оппонентом – адмирал Дениц, ярый сторонник неограниченной подводной войны. Верх одержал Редер, и надводный флот получил приоритет. Потому к началу войны у Германии и оказалось сравнительно мало подводных лодок.

Главным козырем Гитлера стали надводные рейдеры. В конце 1939 года на океанские коммуникации вышли «карманные» линкоры «Граф Шпее» и «Дойчланд». Они доставили немало хлопот британскому адмиралтейству. В середине декабря английским крейсерам удалось настигнуть «Графа Шпее» у аргентинских берегов. Ища спасения, немецкий корабль укрылся в нейтральном порту Монтевидео. Командир линкора Лангсдорф получил указание Гитлера: действовать по своему усмотрению – или прорываться, или затопить корабль, когда истечет срок пребывания его в нейтральном порту. Лангсдорф, выйдя из территориальных вод Аргентины, потопил линкор. Сам же, не рассчитывая на милость фюрера, покончил жизнь самоубийством.

Рейд «Дойчланда» прошел удачнее. Уничтожив несколько английских транспортов, он вернулся в Германию.

Тогда же выходили в море «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Они потопили случайно встретившийся вспомогательный крейсер англичан «Равалпинди» и, от греха подальше, поспешили вернуться в свою базу.

Англичанам удавалось, хотя и не полностью, блокировать немецкий флот в Балтийском море и тем самым отводить удары по конвоям. Немцы пользовались фарватером, проходившим норвежскими фиордами, но это было небезопасно. В феврале 1940 года здесь англичане задержали немецкое судно «Альтмарк», на котором оказалось 300 пленных англичан. Британские эсминцы освободили своих соотечественников, а английское правительство заявило Норвегии решительный

протест за то, что она разрешает немцам пользоваться своими фарватерами.

Гитлер своеобразно реагировал на этот инцидент. 1 марта 1940 года он подписал директиву на проведение операции «Везерюбунг» в целях захвата Норвегии, а попутно и Дании. Фюрер пытался одним ударом убить двух зайцев: открыть себе путь в Атлантику и прибрать к рукам скандинавскую железную руду, которая так нужна была германской металлургии. На захвате Дании и Норвегии особенно настаивал адмирал Редер, который видел в этом наиболее реальный путь для деблокады своего флота, пока Германия еще не разделалась с Францией, Бельгией и Голландией.

Операция была дерзкой. Она не укладывалась в обычные рамки военно-морской стратегии. Немцам предстояло высаживать десанты на удалении от своих баз до тысячи миль, не обладая даже временным господством на море и в воздухе.

Учитывая возможное столкновение с крупными соединениями английского флота, немцы развернули более 25 подводных лодок вдоль норвежского побережья. Редер считался с возможностью крупных потерь надводных кораблей, на которых перебрасывались первые отряды десантов. Для высадки в Нарвик была выделена самая сильная группа кораблей: линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», десять эсминцев. На них шли две тысячи специально подготовленных солдат. Для захвата Осло были выделены линкор «Дойчланд», тяжелый крейсер «Блюхер», легкий крейсер «Эмден» и несколько малых кораблей. На борту кораблей находилось также две тысячи головорезов. Эти две группы выполняли, таким образом, самые ответственные задачи – захват самого удаленного порта Нарвик и столицы Норвегии – Осло.

Одновременно три группы кораблей с войсками были направлены для захвата Тронхейма, Бергена и Кристиансанда. Устаревший линкор «Шлезвиг-Гольштейн» и малые корабли обеспечивали захват столицы Дании – Копенгагена.

Любопытно заметить, что тогда же готовились к высадке десанта в Норвегии и англичане. Опасения дипломатического порядка и некоторые неувязки вынудили английское командование отложить операцию на двое суток. Этого времени оказалось достаточно, чтобы немцы упредили англичан. Трудно сказать, как сложилась бы обстановка в случае одновременного выхода английских и немецких соединений. Но немцам определенно повезло. Легкая, основанная на риске и, прямо скажем, нахальстве, победа гитлеровцев в Норвегии и Дании круто изменила стратегическую обстановку в пользу Германии,

значительно ускорила вторжение немецких армий в Бельгию, Голландию и во Францию. Внезапность, от которой зависел успех всей операции, удалась. Английская разведка не обеспечила свое командование нужными данными о замыслах противника. Случайные встречи немецких кораблей с английскими эсминцами 8 апреля и линкором «Ринаун» на следующий день не привели к решительным столкновениям. Ни англичане, ни норвежцы в эти дни не были готовы перехватить десантные силы немцев или организовать отпор во время высадки.

Отдельные случаи самоотверженности английских моряков, подобно отчаянной атаке эсминца «Глоууорм», закончившейся тем, что английский корабль ценой своей гибели таранил немецкий крейсер «Хиппер», не могли помешать развертыванию операции. Не изменило ход событий и потопление немецкого крейсера «Блюхер», когда он узкостью прорывался к Осло.

Тем более мало шансов на успех имели запоздалые и недостаточно решительные действия англичан в Нарвике, в районе Тронхейма и в других пунктах норвежского побережья, после того как им удалось там высадиться. Немцы, быстро перебросив туда авиацию и подкрепления сухопутным силам, перешли в решительные контратаки. Их успеху способствовало предательство норвежского правительства и засилье в стране фашистской «пятой колонны». Начавшееся наступление германских войск против Бельгии, Голландии и Франции окончательно парализовало волю англичан к борьбе за Норвегию. Единственным их помыслом теперь было скорее выбраться с норвежских берегов.

Немецкий флот, ободренный успехами и малыми потерями (Редер ожидал потери половины своего надводного флота), начал противодействовать эвакуации англичан. И небезуспешно: посланные в район Нарвика линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» потопили английский авианосец «Глориес» и два эсминца, пытавшихся спасти эскортируемый ими корабль.

Так закончилась норвежская операция немцев. Мы всесторонне анализировали ее. Авантюрная по своему духу и замыслу, она все же увенчалась успехом. Вот что значит внезапность. Вывод мы сделали один: нужно быть готовыми к любым неожиданностям.

При изучении действий воюющих сторон бросалось в глаза, что для англичан расчет сил всегда был основным критерием для принятия решения на операцию. Немцы же нередко планировали и проводили операции, основываясь на крайнем риске. Правда, когда англичанам пришлось срочно эвакуировать войска из Дюнкерка, они не посчитались с канонами, а быстро, без особых

расчетов, мобилизовали все, что могли, – от боевых кораблей до спортивных яхт. Всего было привлечено 861 судно, на которых эвакуировалось 338 226 человек. Около полумиллиона английских и французских офицеров, солдат и гражданских лиц было эвакуировано из других французских портов, когда во Франции сложилось безнадежное положение.

Быстрое завоевание Бельгии, Голландии и Франции разожгло аппетиты Гитлера. Он всерьез уверовал в свою непогрешимость.

16 июля 1940 года Гитлер подписал директиву на операцию по вторжению на Британские острова, получившую название «Морской лев». Директива готовилась в армейских кругах, опьяненных победами и недостаточно ясно представлявших военно-морские проблемы. Авторы ее рассматривали переброску армии через Ла-Манш подобно форсированию широкой реки, и не больше. Поэтому вопросы обеспечения операции не были продуманы серьезно. Директивой намечалось произвести высадку на английском побережье в полосе протяженностью свыше двухсот миль – от Мамсгейта до острова Уайт. Адмирал Редер узнал об этом уже после утверждения директивы.

Он стал решительно возражать, доказывая, что немецкий флот не располагает таким количеством десантных средств и кораблей, которые могли бы обеспечить высадку войск на таком широком фронте. По мнению Редера, самым подходящим местом для десанта являлся район между Дувром и Бичи-Хедом. В этом случае он считал, что флот сможет обеспечить как форсирование пролива, так и снабжение высаженных частей. Произошел резкий диалог между армейским и флотским командованием. Выслушав возражения Редера, начальник генерального штаба сухопутных войск заявил: «С таким же успехом я мог бы пропустить высадившиеся войска через мясорубку». На это начальник военно-морского штаба ответил: «А я хочу высадить войска на берег, а не на морское дно».

В спор пришлось вмешаться Гитлеру, который заявил, что не позволит отклоняться от подписанной им директивы.

Но операция «Морской лев» не состоялась. Поэтому нет нужды и описывать ее подготовку. Месяц-два спустя расчеты подтвердили сложность или почти невозможность броска через пролив без хотя бы временного господства на море и в воздухе в районе высадки. Намеченный сначала срок высадки 28 сентября 1940 года был отложен на неопределенное время. С этого момента операция «Морской лев» приобрела смысл пугала для Англии. Гитлер грозил ею, чтобы склонить британцев к миру. Фашистские правители все внимание направили на осуществление своей заветной цели – «дранг нах Остен» – похода

на Восток.

Помню, зимой 1942 года, когда я был на Северном флоте, мы с А. Г. Головко проходили по пирсу, где ошвартовались три английских эсминца, только что прибывшие в Полярный после эскортирования очередного конвоя. Указав на корабли союзников, Арсений Григорьевич сказал:

– А немцы высадились бы, пожалуй, на Британских островах, если бы у них хватило решительности.

– Едва ли, – ответил я. – Для такой операции одной дерзости мало.

На этот раз здравый смысл взял верх даже у такого авантюриста, как Гитлер. Немцы могли бы, может быть, попытаться высадиться на плечах англичан в июне 1940 года, когда те бежали из Дюнкерка. Но тогда гитлеровцы не были готовы к этому, а потом было уже поздно: их руки были связаны войной с Советским Союзом. Можно смело сказать, что стойкость наших войск спасла Британские острова от фашистского вторжения.

Но вернемся к сороковому году. После захвата гитлеровцами военно-морских баз в Норвегии, Голландии, Бельгии и Франции война на море вступает в новую, более активную фазу. Немецкий флот получит выход в Атлантику и расширил операции на английских коммуникациях. Адмирал Редер оставался приверженцем надводных кораблей. Осенью 1940 года он выводит на океанские просторы «карманный» линкор «Шеер» и тяжелый крейсер «Хиниер». «Шеер», потопив 16 судов, благополучно возвращается в базу, а «Хипперу» снова не везет. Около Азорских островов его настигли английские крейсера, и после короткого боя он вернулся ни с чем.

С весны 1941 года действия германских рейдеров на океанских коммуникациях еще больше усилились. Немецкое верховное командование хотело этим не только парализовать английское судоходство, но и отвлечь внимание от подготовки нападения на СССР, создать видимость, что своим главным врагом Германия по-прежнему считает Англию. Редер направляет в Атлантику линейные корабли «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелый крейсер «Хиппер».

Англичане встревожились. Их беспокойство еще более возросло, когда они узнали, что из Бергена вышли линейный корабль «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». «Бисмарк» тогда являлся самым мощным кораблем в мире. Вооруженный восемью 380-миллиметровыми орудиями главного калибра, защищенный сильной броней и хорошими средствами противовоздушной обороны, он наводил страх в океане.

Правительство Англии, потребовало от своего адмиралтейства принять все меры, чтобы уничтожить этот корабль.

24 мая в районе юго-западнее Исландии «Бисмарк» и «Принц Ойген» встретились с английскими линейным кораблем «Принс оф Уэлс» и линейным крейсером «Худ». Произошел бой. Немецкие корабли сосредоточили свой огонь по «Худу», в который сразу же попало несколько снарядов. Уже через минуту на верхней палубе «Худа» возник пожар, на пятой минуте последовал чудовищный взрыв, и корабль разломился. После этого немцы сосредоточили огонь по «Принс оф Уэлс», в который за короткий промежуток времени попало семь крупнокалиберных снарядов. Они произвели большие разрушения, но английскому кораблю удалось выйти из боя.

«Бисмарк» и «Принц Ойген», получившие незначительные повреждения, повернули на юг.

Гибель «Худа» – гордости британского флота – ошеломила адмиралтейство. Оно стягивало к месту боя все новые корабли. Над океаном не смолкали орудийные залпы. Преследование длилось несколько часов. И вдруг англичане увидели: «Бисмарк» устремился на них. Даже у самых хладнокровных не выдержали нервы. Чтобы не попасть под страшные снаряды линкора, английские корабли спешно отошли. Этого и добивался командир «Бисмарка». Его смелый маневр помог «Принцу Ойгену», который не представлял для англичан особой угрозы, а сам мог легко стать их добычей, выйти из боя в направиться в Брест. Когда англичане опомнились, они не обнаружили и «Бисмарка». Немецкий линкор исчез.

На командном пункте английского адмиралтейства могли только строить предположения, куда делся стальной исполин. Он мог вернуться из-за повреждений в Германию, уйти в один из французских портов – Брест иди Сен-Назер, и, наконец, скрыться в океанских просторах для действий на путях сообщений.

Англичане бросили на поиски и уничтожение «Бисмарка» все, что они имели в водах Атлантики и даже Средиземного моря. Несколько соединений надводных кораблей и самолеты с авианосцев день и ночь вели безуспешные поиски. И лишь 26 мая в 10 часов 30 минут самолет береговой обороны обнаружил «Бисмарка» в 750 милях западнее Бреста. Курсом 150 градусов он шел со скоростью около 20 узлов. Несмотря на свежую погоду, самолеты с авианосца «Арк Ройял» после ошибочной атаки своего крейсера нанесли два удара по кораблю противника. Одна торпеда попала в рулевое отделение. Поврежденный линкор, управляясь машинами, вынужден был идти против волны во

избежание затопления других помещений. Английский крейсер «Шеффилд» неотступно следовал за ним. Ночью подошли пять британских эсминцев. По очереди они устремлялись в торпедные атаки. Но успеха не достигли. «Бисмарк» яростно отстреливался и, как мог, маневрировал с помощью машин.

Чтобы помочь своему линкору, адмирал Редер приказал вступить в бой подводным лодкам, находившимся в том районе. Одна из них очутилась совсем рядом с английским авианосцем «Арк Ройял». Но торпед у нее уже не было, и она оказалась не в состоянии что-либо сделать с такой крупной и завидной целью. На войне бывают всякие случайности!

Утром 27 мая к «Бисмарку» приблизились английские линкоры «Родней» и «Кинг Джордж V». Около 9 часов противники обменялись первыми залпами. Тяжелые снаряды один за другим попадали в немецкий корабль. «Бисмарк» продолжал упорно отбиваться. Но превосходство в силах было явно на стороне англичан. Наконец три торпеды, выпущенные английскими крейсерами «Дорсетшир» и «Норфолк», довершили дело. Стальной колосс сначала медленно лег на борт, потом опрокинулся и скрылся под водой.

Гибель «Бисмарка» – новейшего и сильнейшего корабля германского надводного флота – окончательно подорвала авторитет адмирала Редера с его концепцией приоритета надводных рейдеров. Гитлер решил поручить борьбу с торговым судоходством подводным лодкам. Акции адмирала Деница резко пошли вверх. Подводные лодки получили «зеленую улицу», но время было уже потеряно. Англичане, пополнив свой флот противолодочными средствами, ввели испытанную ими систему конвоев, оснастили корабли «асдиками» – приборами для обнаружения лодок под водой – и достигли такого положения, что кривая потерь союзных транспортов поползла вниз, а потери немецких лодок стали увеличиваться.

Бесспорно, неудачные операции надводного флота Германии в какой-то мере сказались на решении Гитлера не привлекать крупные соединения кораблей при нападении на Советский Союз. Немецкое верховное командование не осмелилось рисковать основными силами своего флота. Оно полагало, что выиграет блицкриг и без их участия.

На морские просторы

Как только началась война в Европе, наше правительство стало еще больше заботиться об укреплении западных границ. Мне думается, хотя И. В. Сталин и излишне верил в силу

договора с Германией, в целом он не очень-то доверял Гитлеру. Поэтому в сентябре 1939 года начались переговоры с тогдашними буржуазными правительствами Эстонии, Латвии и Литвы о возможности размещения на их территории наших войск и базирования флота.

Уже в конце сентября кораблям Балтийского флота было предоставлено право базироваться в Таллине, Либаве и Виндаве. Чтобы прикрывать места базирования, немного позднее мы получили и право размещать на островах Эзель и Даго авиацию, строить береговые батареи.

Все это было очень важно для флота, который долгое время оставался запертым в Кронштадтской гавани. Открылся выход на морские просторы Балтики. Однако обстановка на северном берегу Финского залива по-прежнему заставляла советских людей постоянно быть настороже. Все попытки улучшить отношения с соседом, граница с которым проходила возле самого Ленинграда, не увенчались успехом. Правители Финляндии, подстрекаемые Лондоном и Парижем, вели себя по отношению к нам все более враждебно. Дошло до того, что в конце ноября 1939 года они решились на прямой вооруженный конфликт.

Бои сразу приняли упорный характер. В первые же дни боев балтийцы успешно высадили десанты на островах Гогланд, Сескар и Лавенсари. В схватках с противником участвовали авиация Балтфлота, расположенная в Эстонии, и подводные лодки, базировавшиеся в Таллине и Либаве. Крупные надводные корабли обстреливали береговые объекты противника.

Молодому командующему Балтийским флотом В. Ф. Трибуцу помогали заместители Наркома ВМФ Исаков и Галлер. Исаков даже выходил на линкоре «Марат» для обстрела береговых батарей на острове Биорке. В боевых действиях приняли участие писатели Леонид Соболев и Всеволод Вишневский, тесно связанные с флотом.

В штаб Ленинградского военного округа приехали Л. З. Мехлис и Г. И. Кулик. Они вызвали Галлера и Исакова и стали давать им весьма некомпетентные указания. Необоснованные претензии к флоту с их стороны обострились, когда кампания на суше стала затягиваться. Свои рекомендации они пытались проводить, минуя наркомат и Главный морской штаб. Позднее адмирал И. С. Исаков мне рассказывал, как его вызвали в Смольный и предложили послать в Ботнический залив подводные лодки типа «М». Исаков стал возражать: ведь эти лодки имеют малый радиус плавания…

Когда я прибыл в штаб Ленинградского военного округа, меня тоже стал атаковать Мехлис – человек удивительной

энергии, способный работать днями и ночами, но мало разбиравшийся в военном деле и не признававший никакой уставной организации. Мехлиса я тогда знал мало, но твердо попросил его: без моего ведома приказов флоту не отдавать.

Жаркие стычки происходили у меня и с Г. И. Куликом.

Л. З. Мехлис был, пожалуй, самым неподходящим человеком для роли представителя центра на фронте. Обладая широкими полномочиями, он всюду пытался подменить командование, все сделать по-своему, подавлял всех и в то же время не нес никакой ответственности за исход боевых операций. В 1940 году на апрельском совещании Сталин прямо сказал ему:

– Вы там, на месте, имели привычку класть командующего к себе в карман и распоряжаться им как вам вздумается.

Мехлис принял этот упрек скорее как похвалу. Он и в годы Великой Отечественной войны действовал так же.

Приведу хотя бы такой случай. В апреле 1942 года наши войска готовились к наступлению на Керченском полуострове. По указанию Ставки туда вылетел С. М. Буденный. Мне тоже нужно было побывать в Керчи, и мы оказались с ним в одном самолете. Фашистская авиация висела над проливом и городом. Наш самолет, управляемый известным летчиком В. Грачевым, проскочил через пролив на бреющем полете, у высокого берега сделал горку и плюхнулся на аэродром. И вот мы в штабе фронта. Там царила неразбериха. Командующий Крымским фронтом Д. Г. Козлов уже находился «в кармане» у Мехлиса, который вмешивался буквально во все оперативные дела. Начальник штаба П. П. Вечный не знал, чьи приказы выполнять – командующего или Мехлиса. Маршал С. М. Буденный тоже ничего не смог сделать. Мехлис не желал ему подчиняться, ссылаясь на то, что получает указания прямо из Ставки. Побывав в Керченской базе и бригаде морской пехоты, я выехал в Новороссийск, а оттуда в Поти, где стояла эскадра флота. Здесь меня застало известие о наступлении врага на Керченском полуострове и критическом положении, в котором оказались наши войска. После я узнал, что Мехлис во время боя носился на газике под огнем, пытаясь остановить отходящие войска, но все было напрасно. В такой момент решающее значение имеют не личная храбрость отдельного начальника, а заранее отработанная военная организация, твердый порядок и дисциплина. Когда положение в Керчи стало катастрофическим, Мехлис пытался свалить ответственность за случившееся на командира Керченской базы А. С. Фролова. Он позвонил мне и потребовал, чтобы я отдал Фролова под суд, иначе расстреляет его своим приказом.

– Этого вы не посмеете сделать, – ответил я.

Г. И. Кулик тоже вносил немало суматохи там, куда его посылали. Впервые я услышал о нем в Испании, где его прозвали «генералом но-но». Кроме слова «но» – «нет», он почти ничего по-испански не знал и потому употреблял его кстати и некстати. Вернувшись в Москву, Г. И. Кулик занял высокий пост, потом стал маршалом. В начале войны он оказался в окружении, кое-как выбрался из него. Потом его послали представителем Ставки на юг. За то, что он подписал какие-то необдуманные приказы, его судили и снизили в звании. Но, насколько я знаю, и это мало образумило его.

12 марта 1940 года советско-финляндская война закончилась. В апреле партия и правительство созвали совещание военных руководителей по ее итогам. Флотские вопросы в повестке дня официально не стояли, но мы после совещания считали необходимым обсудить и свои недостатки, обнаруженные в ходе кампании, чтобы взяться за их устранение. В частности, выяснилось, что моряки раньше недостаточно учились взаимодействию с сухопутными войсками. Пришлось доучиваться уже в ходе войны. Не на высоте оказалось боевое управление. Самолеты и подводные лодки использовались в тактическом отношении недостаточно успешно. Мощное оружие, которым мы располагали, давало в бою не всегда нужный эффект. В общем, стало ясно, что мы учились воевать в более легких условиях, чем те, с которыми столкнулись в войне. А флот следовало готовить для борьбы с более опытным и куда более сильным противником.

О тех уроках, которые нам преподнесла финская кампания, говорили на совещании много и остро. Это, конечно, принесло несомненную пользу. Я хорошо помню, с какой энергией новый Нарком обороны и Генеральный штаб стремились повысить качество боевой подготовки войск. Лозунгом дня стало: «Учить войска в условиях, близких к боевым!». Эта мысль пронизывала и указания, которые мы получали, и выступления печати. Однако один очень важный вопрос – о руководстве войсками со стороны высших инстанций – остался, по существу, не разобранным. Правда, некоторые пытались критиковать центральный аппарат. Л. З. Мехлис, например, говорил об ошибках и промахах Наркомата обороны и его руководителя К. Е. Ворошилова, но получил резкий отпор.

Недостатки, выявившиеся во время зимней кампании, мы разобрали на совещании с командующими. Решили провести осенью 1940 года маневры на всех флотах для проверки боевой подготовки соединений и частей. Особое внимание уделялось умению использовать старшими командирами доверенные им

корабли и части. Мы постарались учесть и слабые места, обнаружившиеся при частичной мобилизации и приведении в полную боевую готовность некоторых соединений.

После финской кампании Наркомом обороны был назначен С. К. Тимошенко, начальником Генерального штаба – генерал армии К. А. Мерецков. Но смена руководства, к сожалению, не повлекла за собой организационных перемен. Мне еще придется говорить на эту тему. Вопросы организации всегда были очень важными в военном деле. И чем быстрее развивается техника, чем более мощные средства поступают на вооружение, тем эти вопросы становятся острее.

Полученный нами опыт во время финской кампании и события, последовавшие в Европе, заставили нас усиливать боевую подготовку флотов. Корабли весной выходили в плавание раньше, чем в предыдущие годы. Моряки работали с большим напряжением и добивались заметных успехов.

Очень много делалось и для усиления флота новыми кораблями, авиацией, средствами береговой обороны. Делалось это спешно, средства на военные нужды выделяли почти без ограничения. Под влиянием военной обстановки в Европе правительство все больше занималось укреплением обороноспособности страны. Однако, накапливая боевые силы, мы недостаточно заботились о том, чтобы постоянно держать их в боевой готовности на случай внезапного нападения. Между тем пожар войны мог в любую минуту перекинуться к нашим границам. На Балтийском театре для нас, моряков, многое изменилось. Шло освоение новых баз, быстро строились новые аэродромы и береговые батареи. После финской войны мы осваивали арендованный полуостров Ханко и острова в Выборгском заливе. Летом 1940 года Эстония, Латвия и Литва по воле своих народов вошли в состав Советского Союза. Тем же летом Бессарабия воссоединилась с Советской Молдавией, а Буковина вошла в состав Украины. Мы должны были защищать эти республики, края и области, ставшие неотъемлемой частью Советского Союза. Встал вопрос о создании на их территориях новых военно-морских баз, аэродромов, береговых батарей.

В июне 1940 года, когда решался бессарабский вопрос и можно было ожидать столкновений на границе с Румынией, я выехал в Севастополь, чтобы быть поближе к месту возможных боевых операций и обсудить с командующим Черноморским флотом его план действий.

За несколько дней до того мой заместитель адмирал И. С. Исаков отправился в Одессу. Он должен был держать связь с руководством Красной Армии. На юге в те дни находился Нарком

обороны С. К. Тимошенко. Из Севастополя я тоже отправился на эсминце в Одессу.

Но кораблям действовать не пришлось, и на Черном море я пробыл недолго. Положение на Черноморском флоте больше не вызывало беспокойства. С германским флотом – вероятным будущим противником – он не соприкасался. Правда, мы уже знали, что немецкие фашисты протягивают свои щупальца к Румынии, но ее морские силы были слабы.

После освобождения Бессарабии и Буковины была создана Дунайская военная флотилия и усилена военно-морская база в Одессе, что значительно улучшало защиту всего северо-западного района Черного моря. Условия для учений и тренировок на юге были благоприятны: корабли в море, не скованном льдами, могли плавать круглый год.

В августе я поехал на Балтику. Там, в устье Финского залива, проводились крупные учения. Штаб флота к этому времени передислоцировался в Таллин. Наша оборона в Финском заливе строилась по схеме обороны Петрограда в первую мировую войну, разумеется, модернизированной. Главная минная позиция находилась на меридиане Таллина. Здесь корабли и береговые батареи должны были дать бой «противнику», если бы он попытался прорваться в Финский залив. Особое внимание уделяли новым, современным силам флота. Подводные лодки были выдвинуты далеко в Балтийское море. Авиация встречала «противника» вдали от наших берегов и наносила ему мощные удары.

Однако у нас было слабое место. Порккала-Удд, на который опиралась минная позиция в первую мировую войну, теперь принадлежал Финляндии. Арендованный нами полуостров Ханко находился значительно западнее, и это затрудняло дело. К тому же Финское побережье нависало над всеми нашими коммуникациями от Таллина до Кронштадта. Поведение тогдашнего финского правительства не вызывало сомнений, что в случае войны с Германией Финляндия будет на ее стороне.

Учение балтийских моряков прошло успешно. Мы видели реальные плоды напряженной учебы флота. В маневрах участвовали новые корабли, действовали они хорошо, безотказно. В ходе учений мы стремились использовать опыт войны в Европе. Мы примеряли к нашим условиям дерзкие операции немцев, высадивших десанты в Осло и Нарвике весной того же года. Считались с тем, что в случае войны с нами фашисты попытаются подобным же образом захватывать и некоторые советские порты.

Особенно интересовали нас действия авиации на море. Война на Западе полностью подтверждала нашу точку зрения на роль

морской авиации в тех условиях. Не случайно Англия, обладавшая огромным превосходством в надводных морских силах, но не имея господства в воздухе в первые годы войны, не могла решительно изменить обстановку на Северном и Средиземном морях. Английское командование в тот период заботилось не столько об эффективном использовании больших кораблей, сколько о спасении их от немецких самолетов.

С выходом на арену военных действий мощной авиации в какой-то мере повторялась та же картина, какую мои современники видели в начале первой мировой войны. Тогда тоже появилось новое оружие – подводные лодки, парализовавшие на известное время крупные английские корабли. Кто из моряков не помнит, как одна немецкая подводная лодка, потопившая в течение двух часов три крупных крейсера Британии – «Кресси», «Абукир» и «Хоги», привела в замешательство английское адмиралтейство и буквально вызвала панику среди гражданского населения на островах. Но с появлением яда, как правило, появляется противоядие: и с подводными лодками научились бороться.

Перед второй мировой войной новым видом оружия стали самолеты. Надо было научиться противостоять им. Англичане принимали лихорадочные меры для усиления средств противовоздушной обороны на кораблях и на берегу. Быстро развивались радиолокация и зенитные средства. Однако у нас к тому времени их не хватало.

Во второй мировой войне на море использовался еще один вид нового оружия – электромагнитные мины. Мы интересовались этим новым средством борьбы, немало говорили о нем, но достаточно энергичных мер для его освоения все же не принимали. К началу Великой Отечественной войны мы не были как следует подготовлены ни к постановке таких мин, ни к их тралению.

После учений и разбора их с командирами соединений и частей мы с Л. М. Галлером и командующим флотом В. Ф. Трибуцем отправились в Либаву. В море вышел отряд легких сил. Погода выдалась свежая. Шли с большой скоростью. Крейсер довольно легко преодолевал встречный ветер и рассекал высокие волны, но эсминцам приходилось тяжело. Они зарывались в воду своими острыми форштевнями. Волны перекатывались через палубы.

– Как чувствуют себя эсминцы? – спросил комфлот у командира отряда Ф. И. Челпанова.

– Пока не пищат.

Мы понимали, что командиры не захотят ударить лицом в

грязь перед начальством, и, чтобы не испытывать их терпение, решили уменьшить скорость.

На мачте крейсера взвился трехфлажный сигнал «Иметь ход восемнадцать узлов». При такой скорости эсминцам стало легче.

В полдень подошли к Либаве. В начале столетия вокруг этой военно-морской базы шли горячие споры. Стремление выдвинуть часть флота в Балтийское море заставило царское правительство искать новые места базирования. Завязалась борьба различных мнений, влияний и личных интересов. В конце концов царь остановил свой выбор на Либаве. Решение оказалось неудачным. Места вокруг новой базы открытые, а для выхода в море пришлось прорывать в мелководье длинный канал. С военной точки зрения это плохо.

Но главная беда заключалась даже не в этом. Морская база должна быть надежно прикрыта и с суши. Располагать ее близко к границам опасно. А Либава находилась совсем близко от немецкой границы. Царское правительство в своих планах исходило из того, что в случае войны с Германией базу, возможно, придется эвакуировать. Так оно и вышло. В 1915 году Либаву пришлось оставить.

В 1940 году Либава восстанавливалась как база советского флота. Но нельзя было пренебрегать уроками истории. Возник вопрос: какие же корабли сосредоточить в ней? В обсуждении его участвовали самые высокие инстанции. Предлагалось направить в Либаву линкор. Я всячески отговаривал от этого. Сталин выслушал молча, но прямого указания не дал. В итоге остановились на предложении перебазировать в Либаву отряд легких сил, бригаду подводных лодок и несколько других кораблей.

Мы сознавали, что этих сил для Либавы слишком много, и, когда стала возрастать угроза войны, предложили перевести часть кораблей в Ригу. Так как точка зрения И. В. Сталина на сей счет была известна, я не решался отдать приказ об этом без санкции свыше. Пришлось оформить специальное постановление Главного военно-морского совета и обратиться в правительство. Официального ответа не последовало.

Я получил это согласие лишь после личного доклада И. В. Сталину. Поэтому мы перебазировали под Ригу часть легких надводных сил и подводных лодок буквально за несколько недель до начала войны. Но и после этого в Либаве осталось еще много наших кораблей. При массированных налетах вражеской авиации и быстром наступлении сухопутной армии на город они оказались в крайне тяжелом положении и понесли значительные потери. Когда положение Либавы стало безнадежным, корабли,

находившиеся в ремонте и лишенные возможности выйти в море, пришлось уничтожить.

Разумеется, посетив Либаву впервые, я не мог предугадать, как там могут сложиться дела, но меня не покидало беспокойство за базу. Оно не уменьшилось и после осмотра ее акватории, торгового порта, города. Акватория оказалась мала, корабли стояли скученно, как на пятачке. Рассредоточить их было трудно. А у меня после войны в Испании и хасанских событии постоянно возникал вопрос: «Что будет с кораблями в случае воздушного налета?».

Для обороны Либавы с моря строились береговые батареи. Работы шли полным ходом. Видно было, что базе обеспечена надежная защита с моря. Но с сухопутным направлением дела обстояли неважно. Командир базы своих войск не имел, а армейские части стояли далеко. Мы с комфлотом решили добиваться усиления сухопутного гарнизона. Не сразу нам это удалось, но в конце концов настояли на своем – в Либаву была направлена 67-я стрелковая дивизия. Однако вопрос о взаимодействии сухопутных частей с военно-морскими силами до конца решен не был. Мы – Наркомат ВМФ и Наркомат обороны – дали лишь общие указания на сей счет. А ведь успех военных действий зависит от того, насколько продумана, предусмотрена каждая деталь.

День, проведенный в Либаве, был насыщен делами, и только поздно вечером мы отправились на машинах в Ригу, чтобы наутро попасть в Усть-Двинск, а оттуда выйти на эсминце в Куресаре, что на острове Эзель. Лишь мельком я увидел в тот раз Ригу, очень красивый, зеленый город, приятно удививший меня изумительной чистотой улиц. Набережная Даугавы показалась мне похожей на набережную Невы в Ленинграде. Конечно, хотелось бы осмотреть город, но времени совсем не было. Пришлось отложить это до более спокойных дней. Не скоро они наступили…

В устье Даугавы многое останавливало взгляд военного моряка: старые крепостные сооружения позволяли разместить склады и мастерские довольно крупной базы, а река, широкая и разветвленная, была удобна для рассредоточения кораблей. Благодаря выходам из Рижского залива на север – через Моонзунд и на запад – через Ирбенский пролив военно-морская база была выгодной и в оперативном отношении. Правда, у нее есть и свои минусы: залив зимой замерзает, выход на север мелководен. Но в общем это хорошее место для базирования малых кораблей и даже крейсеров.

Помнится, мы ездили и ходили по Усть-Двинску под

палящим солнцем. Был август. Но даже в этих дождливых местах стояла прекрасная погода. Говорили, что на Рижском взморье самый сезон, но нам было не до купания. Уже к вечеру эсминец доставил нас на остров Эзель (Сааремаа). Проголодавшись за долгий день, мы в Куресаре за ужином набросились на жирных и необычайно вкусных угрей…

Эзель – большой остров, здесь много мест, которые следовало осмотреть, а в нашем распоряжении был всего один день. Назначили выезд на батареи с рассветом. По возрасту самым старшим среди нас был Лев Михайлович Галлер. «Тяжело ему будет», – подумал я и решил дать ему хоть немного отдохнуть.

– Останьтесь в Куресаре, – говорю, – свяжитесь с Москвой. Надо узнать, что делается на флотах.

Но куда там, Льву Михайловичу тоже хотелось видеть все своими глазами. На следующее утро он поднялся раньше всех, успел связаться с Москвой, получил последние сведения от оперативного дежурного по Главному морскому штабу, и, когда я встал, он, уже выбритый, доложил мне обстановку.

Целый день командир базы С. И. Кабанов возил нас по строящимся батареям. На одних работы уже заканчивались, на других были в разгаре. Часть батарей ставилась на бетонные основания, часть – на временные, деревянные. По пути свернули к одному из сооружавшихся на острове аэродромов. Длинные взлетные полосы были уже почти готовы к тому, чтобы принять бомбардировщики. Кто бы мог тогда подумать, что через год отсюда будут подниматься самолеты Балтийского флота ДБ-ЗФ, чтобы нести бомбы на Берлин!

Командир полка бомбардировщиков Герой Советского Союза Е. Н. Преображенский впоследствии рассказал мне, как, выполнив задание, они возвращались на этот аэродром нередко «на честном слове и на одном крыле», буквально с несколькими килограммами горючего в баках.

– А все-таки мы первыми нанесли удары по логову фашистского зверя! – с гордостью заключил он.

Почему-то сохранилось в памяти, как, проезжая по самому берегу острова, мы обратили внимание на десять старых рыболовецких лодок. Они лежали перевернутыми около кустов, в сотне метров от берега.

– Какое старье! – заметил я, удивленный, почему, их не используют хотя бы на дрова.

– Это кладбище, – услышал я в ответ. Оказывается, старые рыбацкие лодки по традиции здесь не переводятся на дрова, а сохраняются как памятники, в хорошем значении этого слова. Хозяин отдает им должное за долгую и честную службу. Ведь они

служили ему десяток и более лет, возможно, не раз спасали его от гибели в жесткие штормы. И вот они, отслужив свой срок, аккуратно сложены в ряд – отдыхают. Сохранился ли этот добрый обычай? Возвращались на машинах. Вечерело… Я сидел рядом с шофером и изредка обращался то к Галлеру, то к Трибуцу. Вдруг тот и другой замолчали. Оглянувшись, увидел, что оба спят, склонив головы набок. Измучились за эти дни: ведь когда я уходил отдыхать, у них обычно еще находились дела… Однако долго дремать им не пришлось. Машины остановились. Перебравшись на пароме через узкий пролив на материк, мы продолжали свой путь.

Лев Михайлович Галлер оживился, вспомнил, как в молодые годы, еще в небольших чинах, он служил здесь. Я стал расспрашивать его. Хотелось побольше узнать об этом интересном человеке. Меня удивляло, почему он так и не завел семьи. Что произошло в его жизни? Прежде спрашивать не решался, да и он избегал личных тем. Сейчас он красочно рассказывал о стоянках царского флота в Ревеле, сравнивал простых в обращении, гостеприимных эстонцев со сдержанными, хмурыми, хотя и отменно вежливыми, финнами. Потом, видимо, вспомнив что-то, касавшееся его самого, сразу остыл, снова, как говорится, застегнулся на все пуговицы и умело перевел разговор на служебные темы.

В Таллине мы осмотрели гавань и пришли к выводу; надо бы построить там новый большой мол или волнолом, чтобы защитить стоянку крупных кораблей. Прикинули, сколько времени понадобится на это. Прежде чем строить, необходимо получить средства, провести изыскания, составить проект… А мол нужен. Вдали, на открытом рейде, едва заметно покачивались на волнах линкоры «Марат» и «Октябрьская революция». Их низкие корпуса почти сливались с горизонтом. Только широкие трубы да могучие орудийные башни выделялись на фоне острова Нарген (Найссар). Так и простояли здесь линкоры в ожидании мола почти до самой войны. Весной 1941 года, когда обстановка стала особенно тревожной, командование флота, обеспокоенное судьбой кораблей, решило срочно перебазировать их в Кронштадт. Но вовремя успели перевести всего один линкор. События развивались быстрее, чем мы могли ожидать.

Выезжая на Балтику, я получил от правительства поручение посетить полуостров Ханко. Мне уже пришлось побывать там весной. Тогда эстонский военный корабль, президентская яхта «Пикер», доставил нас в еще совсем пустую гавань, расположенную среди гранитных скал. В конце лета Ханко выглядел уже по-иному. Здесь ускоренным порядком возводились

крупные береговые батареи. Создавалась прочная оборона с суши. Новый командир базы А. Б. Елисеев, артиллерист-береговик по специальности, человек опытный и разносторонне подготовленный, имел в своем полном подчинении все флотские средства обороны и 8-ю отдельную стрелковую бригаду, которой сначала командовал полковник В. В. Крюков, а в дальнейшем Н. П. Симоняк. Благодаря единому командованию дело шло слаженно и дружно.

После окончания войны с Финляндией весной 1940 года в правительстве решался вопрос, на кого возложить ответственность за оборону Ханко. Я высказался за то, чтобы этим участком командовал один человек, моряк или сухопутный командир – не столь важно кто. Главное – обеспечить единство руководства. К сожалению, прежде такая точка зрения не встречала поддержки, и я тщетно отстаивал ее, когда речь шла о Либаве, Крыме, островах Эзель и Даго (Хиума). Но в отношении полуострова Ханко присутствовавший на совещании начальник Генерального штаба Б. М. Шапошников против моей точки зрения особенно не возражал. После некоторых колебаний он согласился даже на то, чтобы все сухопутные части на полуострове подчинялись командиру военно-морской базы, а через него – командующему Балтфлотом. Решающую роль в данном случае сыграло то обстоятельство, что добирались на полуостров и доставляли туда грузы преимущественно морем. Вот почему и ответственность за оборону предпочли возложить на моряков. Так или иначе, решение было принято правильное.

Батареи на Ханко сооружались среди скал, на крутых, обрывистых островах. Мы с трудом взбирались туда, хотя при нас не было никакого груза. Между тем строителям – морякам и красноармейцам – приходилось доставлять сюда и цемент, и песок, и пушки, и боеприпасы. Но дело подвигалось быстро. За лето успели построить много.

Погода по-прежнему стояла хорошая. Наш маленький катер сновал между островами. Их там сотни. Одни, большие и высокие, круто поднимались кверху. Другие почти не возвышались над водой. Некогда в этих местах Петр Первый в чине шаутбенахта командовал авангардией и атаковал отряд шведских гребных судов. Тут он пленил и вражеский флагманский корабль. Сколько воды с тех пор утекло, но островки, наверно, совсем не изменились… Изменять их приходилось нам, приспосабливая старый Гангут для защиты советских границ.

Следующий день мы посвятили осмотру сухопутных позиций. Укрепления строились почти в тех местах, где Петр перетаскивал

свои деревянные суда по суше, в самой узкой части полуострова. Используя гранит и бетон, мы стремились создать на перешейке сильную огневую позицию, способную выдержать натиск врага. Важно было основательно зарыться в землю. Позднее от берега к берегу протянулись траншеи, насыщенные огневыми точками, начиная с пулеметов и кончая крупными гаубицами. Но пока сооружения были еще легкими и не очень надежными.

Развернув карту, А. Б. Елисеев показывал нам, что уже сделано, что еще строится и что существует пока в проекте. У него накопились серьезные претензии. Я обещал по возвращении в Москву добиться для строителей дополнительных средств и материалов, а командующий флотом тут же распорядился выделить все что можно из своих резервов.

Забегая немного вперед, скажу, что в следующем году на Ханко проделали огромную работу. Гарнизон встретил войну вполне подготовленным и успешно отражал натиск превосходящих сил противника. Только общая неблагоприятная обстановка на северо-западном направлении заставила в конце 1941 года эвакуировать защитников Ханко.

С. И. Кабанов, назначенный на Ханко за два месяца до войны, возглавил героическую оборону полуострова. Позже он был комендантом Ленинграда в самые тяжелые дни блокады, а потом его перевели на Север, тоже на очень трудный участок, где он руководил обороной полуостровов Рыбачий и Средний. Храбрый и опытный генерал, С. И. Кабанов в конце войны, когда надвигались события на Дальнем Востоке, возглавил береговую оборону всего Тихоокеанского флота. Едва ли можно было сыскать более подходящего человека для такого ответственного дела.

Признаться, Ханко я покидал с тяжелой душой. Думалось: трудно будет оборонять эту маленькую базу, когда обрушатся на нее удары и с моря, и с воздуха, и с суши.

С полуострова мы вернулись в Таллин. Как обычно, по окончании поездки собрали Военный совет и оперативных работников. То, что наиболее вероятным противником следовало считать гитлеровскую Германию, к тому времени уже не вызывало сомнений. Именно из этого исходили мы, обсуждая оперативные вопросы. Все, что касалось чисто морских операций и подготовки к ним, мог решать Главный морской штаб. Но как в случае войны будет организовано взаимодействие флота с армией и какие формы примет подчинение флота военному округу, оставалось неясным. Мы понимали необходимость специальной директивы правительства или Наркомата обороны, однако такой директивы в то время не было, она появилась только в феврале 1941 года,

когда для ее выполнения оставалось совсем мало времени.

Из Таллина мы поспешили в Ленинград. Хотя он и считался тогда глубоким тылом, флот держал с ним крепкие связи – не потому только, что балтийцы по-прежнему любили этот город и рвались туда, едва выдавалась свободная минута, – в Ленинграде оставалось много флотских учреждений, институтов, там были судостроительные заводы…

Одновременно с нами в Ленинград приехал и нарком судостроительной промышленности И. И. Носенко. Человек он горячий, но с ним всегда можно было договориться. С Иваном Исидоровичем мы ездили по заводам, стараясь на месте разрешить многочисленные и неизбежные споры между моряками и судостроителями. Работники Наркомсудпрома доказывали, что надо быстрее принимать готовые корабли. Моряки находили некоторые механизмы неисправными и требовали улучшить их.

На стапелях одного из заводов высились громадные корпуса линкоров. Работы на них, однако, почти не велись. У стенок стояли только что спущенные крейсера. Их еще строили, но весьма медленно. Зато самым спешным порядком заканчивалось строительство эсминцев и подводных лодок. Воздушные шланги загромождали палубы. Рабочие одновременно вели клепку и монтаж. В правительстве готовилось важное решение о пересмотре судостроительной программы. Это уже чувствовалось и на заводах. Хотелось задержаться в Ленинграде. Надо было бы осмотреть новое здание Академии кораблестроения и вооружения. Однако пришлось отложить это до более удобного случая. Начальник морского полигона контр-адмирал И. И. Грен попросил побывать на испытании нового, двенадцатидюймового орудия.

«Лучшая пушка в мире», – говорил он. И, как показала жизнь, не преувеличивал.

Показали мне и шестнадцатидюймовую пушку для будущих линкоров. Это оружие – яркое доказательство наших экономических возможностей и талантливости советских конструкторов – тоже оказалось превосходным. (Когда строительство линкоров свернулось, башни с такими орудиями решено было установить на береговых батареях. Но начавшаяся война нарушила эти планы.)

Как всегда, настойчиво зазывал к себе командир военного порта А. Н. Лебедев. Но в Москве накопилось много дел, и скрепя сердце я в тот же вечер расстался с Ленинградом.

Нередко мне задавался вопрос, насколько большая судостроительная программа, начатая в 1938 году, была увязана с оперативными планами и соответствовала требованиям военно-

морского искусства того времени. Не вдаваясь в подробный анализ оснований, побудивших правительство принять именно такую судостроительную программу, мне все же хотелось бы поделиться некоторыми мыслями на этот счет и хотя бы в общих чертах напомнить о той судостроительной программе, которую нам так и не удалось выполнить. Она не без оснований вызывала ряд критических замечаний как в ходе войны, так и в последующие годы. Потребовав огромных денежных средств и расхода металла, эта программа не успела существенно увеличить наши Морские Силы.

Мысль о долгосрочном плане строительства кораблей зародилась в центральном аппарате Морских Сил еще в двадцатых годах. После назначения на должность начальника Управления Военно-Морских Сил Р. А. Муклевича стали вырисовываться и первые наметки такого плана, однако конкретное решение тогда не было принято: не хватало средств, к тому же наши заводы только учились строить корабли. Между тем страна постепенно набирала силы, положение ее на международной арене укреплялось. Увеличение морской мощи становилось все более неотложной и важной задачей. Думается, события в Испании тоже оказали свое влияние и ускорили ход дела. Мы не смогли тогда по-настоящему участвовать в морском контроле, проводившемся по решению «Комитета по невмешательству», нам не хватало нужных кораблей и плавучих баз. В то время стало особенно ясно, как важно для нас море и как нам нужен сильный флот.

В середине тридцатых годов в Москве проходили совещания у начальника Морских Сил. Обсуждалась роль флота и значение кораблей различных классов. Ясности в этих вопросах еще не было, но опытные командующие – М. В. Викторов, И. К. Кожанов, И. С. Исаков, Л. М. Галлер, работники центра – начальник Морских Сил В. М. Орлов, его ближайшие помощники И. М. Лудри, Э. С. Панцержанский, П. И. Смирнов-Светловский, конечно, много думали о будущем флоте, имели свою точку зрения на этот счет. Несомненно, они оказывали влияние на рождавшуюся тогда программу.

Позднее Л. М. Галлер рассказывал мне об одном из совещаний, состоявшемся в конце 1936-го или в начале 1937 года. Командующих флотами пригласили в правительство, но о чем пойдет речь, они узнали только в кабинете Сталина. Там были поставлены вопросы: какие корабли и с каким вооружением надо строить? с каким противником скорее всего придется встречаться этим кораблям в боевой обстановке?

Командующие единодушно высказались за строительство

подводных лодок. Но далее, когда речь пошла о надводном флоте, их мнения разделились. Командующий Тихоокеанским флотом М. В. Викторов стоял за крупные корабли, ссылаясь на большие пространства Дальневосточного театра, где, по его мнению, надо было иметь самый мощный корабельный состав. Командующий Черноморским флотом И. К. Кожанов был за то, чтобы наряду с крейсерами и эсминцами строить как можно больше торпедных катеров. «Вы сами еще не знаете, что вам нужно», – якобы заметил И. В. Сталин.

Так или иначе, первый вариант программы Наркомат обороны представил правительству в 1937 году. Его доложили Сталину. Внесли изменения, которые он предложил, и снова доложили. Получив «добро», приступили к делу, не дожидаясь уточнения деталей.

Утверждения не последовало, но практические мероприятия по проектированию новых кораблей и подготовка к закладке их развернулись в широких масштабах. Было это еще при Наморси В. М. Орлове. Короткое время программой занимался М. В. Викторов и докладывал свои соображения Наркому обороны. В самом конце 1937 года был создан отдельный Наркомат ВМФ и П. А. Смирнов назначен народным комиссаром. Ему не удалось внимательно и детально разобраться в программе. Торопили. Машина уже находилась на полном ходу. Все вопросы были предрешены. В самом начале 1938 года он подписал представление проекта программы в правительство. В чем заключался смысл этой программы?

После обсуждения в течение последнего года было решено строить линкоры, тяжелые крейсера, крейсера и другие классы надводных кораблей, то есть крупный надводный флот. Строилось и большое количество подводных лодок. Не исключалась и постройка авианосца, но она откладывалась только на последний год пятилетки. Объясняли это, помню, сложностью создания кораблей такого класса и специальных для них самолетов. Но факт остается фактом: решили строить крупный надводный флот, не оценив значения авианосцев, хотя во всем мире они уже стали одним из важнейших классов надводных кораблей и центр тяжести переносился на них.

Авианосцы строили во всех крупных морских странах: в США, Англии и Японии. Правда, там еще были в почете линкоры, хотя испытания, проведенные в двадцатых годах в Америке, показали, что самолеты могут с успехом топить любые корабли, какой бы броней те ни обладали. Но нелегко сразу отказаться от прежних взглядов. На западных флотах были живучи старые традиции.

В тридцатых годах мы заново решили, каким должен стать

наш будущий флот. Как уже было сказано, роль основной ударной силы наша программа отводила линкорам и тяжелым крейсерам. Но и в те годы, когда было решено строить крупный надводный флот, огромное значение придавалось подводным лодкам и торпедным катерам. Такого же мнения придерживался и я. Недооценивать подводные лодки так же опасно, как и переоценивать их.

Мне хочется привести цифры только по подводным лодкам и торпедным катерам. По проекту программы заказывалось 33 большие, 225 средних и 120 малых подводных лодок. Намечалось к постройке 358 торпедных катеров.

Однако строить выполнение всех задач на море, ориентируясь только на сильный подводный флот, мне кажется, неправильно и сейчас. Лишь разумное и научно обоснованное сочетание различных родов морских сил и классов кораблей может обеспечить выполнение задач, стоящих перед флотами. Так, в борьбе на коммуникациях, для ударов по кораблям и даже береговым объектам противника роль подводных лодок трудно переоценить. А вот на случай высадки десантов с целью завладеть побережьем противника или островом необходим надводный флот, без него не обойтись. Для надводного корабля и в современной морской войне так же много задач, как и в прошлое время.

Опыт Великой Отечественной войны подтвердил и то положение, что в зависимости от задач, которые намеревался решать противник на наших морских театрах, и состава его сил приобретали то или иное значение подводные лодки или надводные корабли.

Если на Севере, где приходилось прежде всего бороться с транспортами противника, подводные лодки оказались нужнее и пригоднее для выполнения этой задачи, чем надводные корабли, то на Черном море ответственных задач для подводных лодок было меньше. Противник мало пользовался там морскими коммуникациями. Надводные корабли сыграли на Черном море большую роль. Это они занимались перевозками войск в осажденный Севастополь, высаживали десанты, обеспечивали свои коммуникации и частенько обстреливали побережье, занятое противником.

В большинстве же случаев на обширных морских театрах огромную роль играют как надводные корабли, так и подводные лодки, и противопоставлять их друг другу не следует. Количественное же соотношение зависит от задач, поставленных флоту на случай войны.

Недостаток нашей предвоенной программы, по-моему,

заключался не в том, что была допущена недооценка подводных лодок, и не в том, что строились крупные надводные корабли. Подводных лодок было намечено к строительству много, и надводные корабли в свете стоявших тогда перед ними задач тоже были нужны, хотя, конечно, не все классы в одинаковой мере. Так, увлечение линкорами и тяжелыми крейсерами в условиях наших ограниченных морских театров и вытекавших из этого задач было неоправданно. И в этом я вижу основную ошибку в большой судостроительной программе.

В чем мы чувствовали недостаток, исходя из вероятных задач, так это в малых авианосцах, без которых уже и тогда не могли с наибольшим успехом действовать эсминцы и крейсера. И на самом деле, представим на минуту наши флоты – Северный, Черноморский, Балтийский, а позднее и Тихоокеанский – в годы Великой Отечественной войны без надводных кораблей. Как защищалась бы Одесса без подвоза туда войск и снаряжения? Было бы немыслимо так долго и упорно оборонять Севастополь, если бы не обеспечивался постоянный подвоз войск морем. Эту задачу выполняли в первую очередь боевые корабли – крейсера, эсминцы и даже подводные лодки. Разве мог бы тот же Черноморский флот произвести исключительную по своей смелости и выполнению десантную операцию в Феодосии в конце 1941 года, если бы не было надводных кораблей?

Такие же примеры можно привести из действий Балтийского флота в дни обороны Моонзундского архипелага, полуострова Ханко, да и всего побережья. А разве не надводные корабли совместно с береговой обороной помогли удержаться в Ораниенбауме отступающей 8-й армии и отстоять плацдарм, который потом сыграл немалую роль в обороне Ленинграда? Без эсминцев и крейсеров мы вряд ли смогли бы эвакуировать столько войск и населения из Таллина и с полуострова Ханко.

А как мы чувствовали недостаток в надводных кораблях на Севере, когда потребовалось обеспечивать конвои, идущие из портов наших союзников в Мурманск или Архангельск.

Все это убеждает, что не следует делать крена в сторону «основы основ» – будь то атомные подводные лодки или ракетные корабли, не следует противопоставлять один класс кораблей другому или отдавать особое предпочтение какому-либо из них. Правильное соотношение всех классов кораблей исходя из задач, стоящих перед тем или иным флотом, является наиболее разумным решением флотской проблемы. Насколько мне известно, сейчас так и делается.

Предвоенную же программу, как я уже говорил, потом немало критиковали, и, видимо, не без основания. Теперь, разумеется,

легче, чем три десятилетия назад, судить о ней, критиковать ее, находить в ней недостатки. Время разрешило прежнее сомнения и споры. Но и в ту пору следовало бы яснее предвидеть главное направление развития флота. Может быть, сейчас не стоит слишком строго судить авторов программы за то, что они вообще не отказались от линкоров. Время для этого тогда еще не настало. Но бесспорно одно – надо было отдать предпочтение наиболее современным кораблям. Непростительно и другое – в программе не придали никакого значения авианосцам. Представим себе на минуту, что во второй половине сороковых годов программу удалось бы завершить. Мы имели бы большие эскадры с линкорами, но… без единого авианосца. Разве смогли бы они выйти далеко в море?

Уклоняясь немного в сторону, напомню некоторые события второй мировой войны. В декабре 1941 года японцы разгромили американский флот в Перл-Харборе, широко используя самолеты с авианосцев. Тогда многие были склонны отнести этот успех за счет неожиданности нападения: дескать, не будь американские линкоры застигнуты врасплох, они не понесли бы таких потерь. Но в 1942 году, после боя у острова Мидуэй в Тихом океане, всем стало ясно, насколько изменился характер морского боя и какая ударная сила в лице авиации появилась на море. Счастливый случай помог тогда американцам нанести смертельный удар по авианосцам противника и сохранить свои. Это решило не только исход боя, но и стало поворотным пунктом в американо-японской борьбе на Тихом океане. Японский адмирал Ямамото вынужден был отступить, хотя его линкоры и не утратили боеспособности. Без авиации он не мог рассчитывать на успех. Так история вынесла свой приговор линкорам. Наша программа составлялась задолго до этих событий. Но и тогда уже было очевидно, что авианосцы необходимы хотя бы для защиты линкоров.

Я знаю, что И. С. Исаков и Л. М. Галлер, участвовавшие в разработке программы, понимали истинное значение авианосцев. Но они не могли отстоять свою точку зрения. К ним не особенно прислушивались в тогдашнем Наркомате обороны (первоначально программу верстал этот наркомат), а И. В. Сталин, который обычно считался с мнением специалистов, почему-то недооценивал роль авианосцев. Я неоднократно убеждался в этом при обсуждении флотских дел, особенно при утверждении проектов кораблей в 1939 году.

То же самое произошло несколько позже, при рассмотрении проекта другой, послевоенной программы. В проект были включены крупные и малые авианосцы, но по личному указанию Сталина исключили сначала крупные, а затем и малые корабли

этого класса.

Мне хорошо запомнился случай, когда на просьбу увеличить средства ПВО на кораблях И. В. Сталин заметил: «Воевать будем не у берегов Америки…» Все это объяснялось, как мне кажется, тем, что он недооценивал опасность для кораблей с воздуха.

Поразительно и то, что к этому вопросу не изменилось отношение и после Великой Отечественной войны.

Как-то значительно позже мы предлагали заменить на некоторых крейсерах одну башню главного калибра зенитной установкой, что значительно усилило бы противовоздушные средства корабля. Но предложение это было решительно отвергнуто.

Вместе с тем у Сталина было особое, труднообъяснимое пристрастие к тяжелым крейсерам. Я об этом узнал не сразу. На одном из совещаний я сделал несколько критических замечаний по проекту тяжелых крейсеров. Когда мы вышли из кабинета, руководящий работник Наркомсудпрома А. М. Редькин предупредил меня:

– Смотрите, не вздумайте и дальше возражать против этих кораблей. – И доверительно пояснил, что Сталин не терпит малейших возражений против тяжелых крейсеров и обещал строго наказывать любого, кто будет возражать против них.

Когда после войны обсуждались вопросы строительства флота и ракет еще не было, мы, моряки, настаивали на том, чтобы строить крейсера не более чем с девятидюймовыми орудиями. Такие крейсера могли с успехом бить все корабли своего класса и были бы относительно невелики и недороги. И. В. Сталин долго колебался, прежде чем принять предложение моряков. Правда, в конце концов принял его. А в 1949 году, уже будучи на другой работе, я узнал, что по его настоянию все-таки был заложен один тяжелый крейсер с двенадцатидюймовой артиллерией.

Об увлечении И. В. Сталина линкорами я знал и раньше. Однажды осенью 1939 года мы были у него на даче. Помнится, из Таллина приехали К. А. Мерецков и И. С. Исаков. Когда официальная часть разговора окончилась, за ужином зашла речь о Балтийском театре. Я высказал свое сомнение относительно линкоров – не о том, нужны ли в принципе такие корабли, а конкретно, следует ли их строить для мелководного Балтийского моря, где линкоры легко могут подрываться на минах.

Сталин встал из-за стола, прошелся по комнате, сломал две папиросы, высыпал из них табак, набил трубку, закурил.

– По копеечке соберем деньги, а построим, – чеканя каждое слово, проговорил он, строго глядя на меня.

Я подумал, что у него есть какие-то свои планы, делиться которыми он не считает нужным. Возможно, так оно и было.

Выполнение большой судостроительной программы началось в 1937–1938 годах. Проектирование и закладка кораблей велись в чрезвычайно быстром темпе. Еще больший размах дело приобрело в 1939 году. Сотни заводов работали на Наркомат судостроения, изготовляя механизмы и вооружение. Но для вступления в строй крупного корабля требовалось примерно три – пять лет.

Начиная создание большого флота, мы добрым словом поминали наших знаменитых кораблестроителей А. Н. Крылова и Г. И. Бубнова. Их ученики – Ю. А. Шимановский, Б. Л. Поздюнин и П. Ф. Папкович – всех не перечислить – сейчас трудились много и плодотворно.

С Г. И. Бубновым мне встречаться не довелось. Лекции А. Н. Крылова я слушал в академии. Ближе познакомился с ним лишь в 1945 году. Удостоенный звания Героя Социалистического Труда, овеянный всемирной славой, он оставался простым и скромным. Он принял нас – адмиралов И. С. Исакова, Л. М. Галлера, Н. В. Исаченкова и меня – в своей небольшой квартире. Тема беседы была одна – корабли. Выдающийся ученый умел говорить увлекательно и остроумно. С юмором рассказал он нам, как когда-то руководил установкой кессонов при постройке одного ив ленинградских мостов.

– Дали мне в руки огромный рупор. Уселся я с ним на своем КП – на гранитной набережной. Кричу рабочим, а они не слышат: ветер все заглушает. Сгоряча к таким выражениям прибегал, что прохожие уши затыкали…

Алексей Николаевич, несмотря на преклонный возраст, продолжал неутомимо работать. Для нас было большим горем, когда он, по словам одного из товарищей, перестал «вычислять и жить».

Когда встал вопрос об увековечении его памяти, по инициативе моряков имя А. Н. Крылова присвоили только что созданной Академии кораблестроения в Ленинграде. Трудно было найти лучшее решение.

Когда Гитлер в сентябре 1939 года напал на Польшу, очевидно, следовало сразу решать, как быть дальше с судостроительной программой. Строительство большого флота мы могли продолжать прежними темпами, только будучи совершенно уверенными в том, что война начнется не скоро. Коль такой уверенности не было, а ее и не могло быть, дорогостоящую, отнимавшую массу ресурсов программу следовало немедленно свернуть. Мы не внесли такого предложения. Считаю это своей

ошибкой. Изменений в нашей программе не последовало. Напротив, темп строительства даже нарастал, что влекло за собой колоссальные расходы на строительство военно-морских баз, доков, заводов и т. д.

В конце 1939 года в Германии был куплен крейсер «Лютцов». Узнал я об этом так. Мне позвонил И. Ф. Тевосян и сообщил, что есть решение приобрести у немцев один из недостроенных крейсеров. Иван Федорович уезжал в Германию для переговоров. Это был не первый случай, когда флотские вопросы решались через голову наркомата, и я ничуть не удивился. Беспокоило другое. Из разговора с Тевосяном стало ясно: по сути дела, крейсера как такового не было, мы получали лишь корпус корабля без механизмов и вооружения. Предполагалось привести его в Ленинград и там достраивать. «А что, если мы не успеем получить необходимое вооружение, боеприпасы?» – думалось мне. Шла война, мало ли что могло случиться в Германии. Но решение было уже принято – спорить поздно. Крейсер купили, и весной 1940 года немецкий буксир доставил его в Ленинград.

Сначала работа шла как будто неплохо. Потом немцы стали тормозить поставки и, наконец, отозвали своих инженеров. Последний из них выехал из СССР буквально за несколько часов до начала войны.

Так обстояло дело с большой судостроительной программой. Уже после войны мне не раз приходилось слышать упреки: почему так поздно начали осуществлять эту программу, почему не свернули строительство крупных кораблей сразу же после нападения Германии на Польшу в сентябре 1939 года?

Строительство крупных кораблей начало свертываться весной 1940 года, но это еще не было кардинальным пересмотром программы. В тот период быстро увеличивалось производство всех видов наземного вооружения – пушек, танков и т. д. Металла и мощностей не хватало. В связи с этим и решили временно прекратить постройку линкоров и тяжелых крейсеров.

Коренной пересмотр программы произошел в октябре 1940 года, после чего стали строить лишь подводные лодки и малые надводные корабли – эсминцы, тральщики и т. д. Флоты получали их от промышленности, осваивали и вводили в строй вплоть до самого последнего мирного дня. Новые линкоры так и остались на стапелях.

Война застигла нас на переходном этапе, когда страна фактически лишь приступила к созданию крупного флота. Наряду со строительством кораблей и военно-морских баз спешно разрабатывались новый Боевой устав, Наставление по ведению морских операций и другие важнейшие документы, в которых

должны были найти отражение основные принципы использования Военно-Морских Сил. К сожалению, с этим делом мы не успели справиться до конца.

Несмотря на общие интересы, между моряками и судостроителями нередко возникали споры. Начинались они на самом раннем этапе проектирования кораблей и не всегда кончались даже после подъема флага и зачисления их в боевой состав флота. Временами корабли уже годами плавали, а некоторые пункты приемного акта все еще не были «закрыты» ввиду затянувшихся споров. Чем больше закладывалось и строилось кораблей, тем больше возникало разногласий, для улаживания которых не раз требовалось вмешательство правительства.

Удивляться этому не следует. Судостроители были материально заинтересованы вовремя сдать корабли: иначе рабочие останутся без премий. Моряки же стремились получить самые современные корабли и принять их уже полностью готовыми. В тот приезд в Ленинград мы с И. И. Носенко нашли общий язык и выработали согласованное решение. Однако немного позднее вопрос наблюдения за строительством и приемки готовых кораблей явился предметом неоднократных обсуждений в правительстве. Опасения А. А. Жданова, которому было поручено заниматься этим делом, сводились к тому, что если приемку кораблей бесконтрольно поручить Наркомату ВМФ, то он может пойти на уступки судостроителям за счет качества кораблей и тем самым снизить боеспособность флота. Сомнения были обоснованными. Грехи совершались как той, так и другой стороной, а прощение их сопровождалось взаимными уступками. После нескольких совещаний в кабинете Жданова в конце 1939 года пришли к выводу, что приемная комиссия должна быть государственной и действовать она должна независимо, только на основании законов, изданных правительством.

Опыт показал, что приемка дорогостоящих боевых кораблей и на самом деле не должна зависеть от взаимоотношений двух заинтересованных наркоматов. Крупный корабль стоит не меньше, чем, скажем, завод или электростанция, и государство не может устраниться от наблюдения за его проектированием, строительством и особенно за приемкой. Отказ даже отдельного прибора или механизма во время боя может привести к печальным последствиям.

Поэтому пришли к выводу: правительство утверждает проекты кораблей и контролирует точное их выполнение. Такой порядок мне представлялся правильным. Война его нарушила, да и строительство кораблей было свернуто. После войны эти

вопросы возникли вновь и приобрели огромное значение. Казалось бы, при общей заинтересованности дать Родине самые боеспособные корабли ни к чему ломать копья, но на практике все получалось сложнее. Поэтому уже при рассмотрении проекта послевоенной судостроительной программы у моряков и судостроителей появились крупные разногласия. Так, исходя из опыта войны, мы просили как можно скорее перейти к строительству кораблей по новым проектам. А Наркомат судостроительной промышленности доказывал неизбежность постройки в первые четыре-пять лет кораблей, уже освоенных промышленностью. Это, конечно, было легче, чем налаживать выпуск кораблей новых типов.

Особенно это касалось эсминцев. Например, я доказывал, что нет смысла строить эсминцы без универсальных пушек главного калибра: роль средств ПВО с особой силой выявилась в годы войны. Однако промышленность хотела обеспечить себе реальный и легкий план, выполнение которого гарантировало бы получение премий. «Нужно думать и о рабочем классе», – бросал иногда в пылу полемики В. М. Малышев. Когда я ушел с поста Наркома ВМФ, споры еще не были закончены, но чаша весов явно клонилась в сторону судостроителей.

Забегая вперед, скажу, что даже после войны мы в отдельных случаях продолжали получать корабли старых проектов, недостатки которых выявились еще во время войны.

Из Владивостока я наблюдал, как несколько лет строились эсминцы по старым проектам, недостаточно боеспособные в современных условиях морской войны. Даже в 1951 году, когда я снова работал в Москве, эти эсминцы еще продолжали строиться, преграждая путь новым, более совершенным.

В правительстве по этому поводу состоялся ряд совещаний, на которых было высказано немало взаимных упреков. Меня, например, обвиняли в чрезмерных требованиях к боеспособности кораблей. Но решить эти разногласия было довольно трудно.

Помнится, даже А. А. Жданов, отвечающий за ленинградскую промышленность, не всегда был объективен. «Нужно считаться с заводами и помогать им выполнить план», – говорил он, призывая сделать уступку судостроителям.

Как парадокс, вследствие каких-то недостатков в системе оплаты, Минсудпром всегда «стоял насмерть», ратуя за то, чтобы строить меньше кораблей, хотя деньги на них были отпущены и заводы работали в одну смену. Бывало, И. И. Носенко признавался, что отстоять строительство пяти эсминцев вместо восьми означало обеспечить спокойную работу в министерстве и на заводах на целый год.

Неприятно вспоминать и описывать наши разногласия. Однако из многолетнего опыта сложившихся взаимоотношений с судостроителями я пришел к выводу: подобные споры, как гроза в душный день, очищали атмосферу. В результате мы получали более совершенные корабли. Как мне думается, и сейчас нужно куда больше бояться приятельских отношений – тут скорее может образоваться тихий омут, – чем деловых, здоровых споров.

Следует сказать, что между моряками и судостроителями, несмотря на все их разногласия, сложились хорошие деловые отношения. Я с удовольствием вспоминаю разных по своему характеру и знаниям крупных работников судостроительной промышленности – И. Ф. Тевосяна, В. А. Малышева, А. М. Редькина, И. И. Носенко и многих директоров заводов.

Из руководителей промышленности мне дольше всего довелось иметь дело с В. А. Малышевым. Знакомство с ним установилось, когда Вячеслав Александрович перед войной возглавлял Наркомат тяжелого машиностроения. Дизеля и турбины, без чего не мыслится строительство кораблей, находились в ведении этого наркомата. В. А. Малышев, бывший директор Коломенского завода, прекрасно знал, что требуется от дизелей или турбин, которые поставлялись на новые корабли. Я восхищался его энергией и глубокими знаниями. В технике, в производственных процессах он разбирался превосходно. Это неудивительно: Вячеслав Александрович долгое время работал конструктором. За его плечами был огромный опыт.

В годы Великой Отечественной войны В. А. Малышев являлся наркомом танковой промышленности. И в то время нам доводилось работать вместе. Помню, флоту потребовались башни для бронекатеров, точно такие же, какие устанавливались на танках Т-34. Я не раз отправлялся к В. А. Малышеву, чтобы получить два-три десятка этих башен.

– Вот программу по танкам выполним, кое-что сделаем и для флота, – обычно отвечал он.

Я сам понимал, что его заводы перегружены заказами фронта. Но настаивал на своем: флот ведь тоже не может ждать. И Вячеслав Александрович сдавался:

– Ладно, выкроим что-нибудь и для вас.

И бронекатера получали башни.

После войны В. А. Малышев стал наркомом судостроительной промышленности. Это совпало с новой судостроительной программой и послевоенным восстановлением флота.

Именно тогда разрешались вопросы: что же строить и сколько строить. Как известно, интересы военных моряков и судостроителей часто не совпадают. Мы хотели больше, а

Наркомат судостроительной промышленности настаивал урезать наши аппетиты. Мы требовали как можно быстрее переходить на самые новые проекты, а В. А. Малышев доказывал, что потребуется еще ряд лет, пока старые проекты будут заменены новыми и начнется массовый выпуск новых кораблей. Немало спорили. Каждый по-своему был прав. В такой, пусть иногда и чрезмерно горячей, полемике я не вижу ничего, кроме пользы. В спорах рождалась истина.

В начале пятидесятых годов В. А. Малышев назначается заместителем Председателя Совета Министров, но по-прежнему продолжает ведать судостроительной промышленностью. Когда в 1951 году я вернулся на работу в Москву, он меня встретил шуткой:

– Ну, опять будем драться?

Хотя и бывали у нас разногласия, работали мы с ним дружно. Его организаторский талант, неутомимость, умение уловить главное и найти ключ к решению труднейших проблем всегда восхищали меня. Военно-Морской Флот многим обязан В. А. Малышеву. Вместе с ним в свое время мы работали, в частности, над первыми корабельными ракетами и атомными подводными лодками…

В 1940 году я был избран депутатом Верховного Совета РСФСР, а затем членом президиума Верховного Совета республики. Работой в президиуме меня не загружали – товарищи щадили, понимали, что дел мне в то время хватало. Но участие в деятельности высших государственных органов давало многое, оно помогало быть в курсе всей жизни страны.

Встречался с М. И. Калининым. Впервые я увидел его еще в 1932 году, когда в составе группы моряков с Черного моря и Балтики приехал в Москву для получения наград за успехи в боевой подготовке. В Свердловском зале Всесоюзный староста вручил мне орден Красной Звезды. Запомнились слова Михаила Ивановича, с которыми он обратился к нам:

– Пришло время принять флоту большее участие в обороне страны.

И сейчас на сессиях Верховного Совета СССР, на которых я присутствовал как член правительства, М. И. Калинин часто интересовался делами флота. Мне нравились простота и демократичность Михаила Ивановича. Зачитав подготовленный проект указа, он всегда добивался его делового обсуждения, настаивал, чтобы как можно больше депутатов высказали свое мнение.

Как-то после совещания мы вместе вышли из здания Совнаркома.

– Зайдемте ко мне, – предложил Михаил Иванович.

Жил он в Кремле. Квартира очень скромная. Сводчатые потолки делали ее чуть мрачноватой. Небольшие окна выходили на Манежную площадь.

За ужином Михаил Иванович расспрашивал меня о флоте, о жизни моряков.

– Чудесный народ у вас. Хочется поближе узнать их, на кораблях побывать. Да вот вырваться трудно. Сами видите, сколько работы. Но обязательно съезжу на флот.

Часы, проведенные с этим обаятельным человеком, запомнились мне на всю жизнь.

Следуя правилу хотя бы раз в году побывать на каждом из флотов, я в конце сентября выехал в Мурманск. Эта поездка была продолжительнее той, которую я совершил сюда в 1939 году, и запомнилась больше.

Северный флот был самым молодым и самым малочисленным. Год его рождения – 1933-й. Тогда по новому Беломорско-Балтийскому каналу пришли туда первые боевые корабли. Они составили ядро будущего Северного флота, неплохо обосновались в Полярном. На Севере строилась военно-морская база. Побережье с моря защищалось главным образом береговыми батареями. Взлетная полоса еще не была закончена, а с нее уже поднимались истребители – курносые И-16. Летчики учились действовать совместно с кораблями.

Север мне знаком с юных лет. Едешь туда – будь готов к капризам погоды. Случалось, иной работник наркомата выезжал в конце мая из Москвы в белом кителе, а на Баренцевом море его встречали снежные заряды.

– Тут вам не Севастополь, – посмеивались северяне.

На этот раз там было сравнительно тепло, воздух сух, на море – редкая для тех мест видимость. Над Кольским заливом, однако, курился легкий туман – теплая вода, принесенная Гольфстримом, соприкасалась с охлажденным воздухом. Туман напоминал о приближении зимы…

Вечером за чашкой чая и пирогом с семгой вспоминали, как всего шесть-семь лет назад здесь была организована Северная флотилия. Первым ее командующим был Захар Закупнев. Старый, опытный моряк, но недостаточно требовательный, он не справился с обязанностями. Его сменил К. И. Душенов, которого я хорошо знал и по Черному морю, и по академии. При нем флотилия превратилась в Северный флот. Кораблей прибавилось, и Душенов приложил немало усилий, чтобы «оморячить» их экипажи.

Говорили мы о том, как всего года три назад корабли

ютились у недостроенных причалов в бывшей Екатерининской гавани и Полярный был еще, по сути дела, не городом, а большим селом. А в тот вечер мы уже сидели в двухэтажном здании штаба флота, построенном на отвесной скале, откуда просматривались все причалы и входы в гавань. Основные средства выделялись на строительство базы: на бумаге это была крупная база и город. На деле – пока один-два причала да несколько домов и казарм.

Командующий флотом пожаловался, как трудно идет дело у строителей. Не хватает стройматериалов, людей, а на носу полярная зима с вьюгами, северными сияниями и короткими сумерками всего на несколько часов. Строить тяжело: гранит, место гористое.

Нас успокаивала перспектива – морской театр с большим будущим.

На следующий день вместе с начальником штаба флота мы долго сидели над морской картой Северного театра. Какие огромные просторы! Тысячи миль морских рубежей. А военно-морских средств совсем мало. Так уж исторически сложилось, что с петровских времен Россия развивала морские силы главным образом на Балтике и Черном море, где решались спорные политические вопросы того времени. Поэтому малые по размерам морские театры приобрели решающее значение. Но времена изменились. Становилось все более очевидным, что будущее нашего флота – на Севере и Дальнем Востоке, где он может выйти на широкие океанские просторы. И правительство уделяло этим флотам огромное внимание.

Но создание мощных флотов требовало времени, а в сороковом году уже приходилось думать о близкой войне. Правда, мы не ожидали, что немцы станут проводить крупные операции на Севере: для них он имел вспомогательное значение. Но все же следовало серьезно позаботиться о защите побережья и прежде всего Кольского залива. Вот об этом и шел разговор.

Мы интересовались укреплениями полуострова Рыбачий и полуострова Средний, строительством новых батарей. Командующий флотом контр-адмирал А. Г. Головко настойчиво просил увеличить корабельный состав флота. Действительно, сюда по Беломорско-Балтийскому каналу можно было в следующую кампанию перевести еще ряд кораблей с Балтийского моря. Не представляло труда переправить по железной дороге торпедные катера. Правда, бытовало мнение, будто бы их сложно использовать в условиях сурового Баренцева моря. Опыт войны доказал, однако, что совершенно напрасно опасались этого: катера на Севере успешно действовали во все времена года.

От широкой переброски сил с Балтики на Баренцево море

удерживала тогда трудность базирования кораблей на Севере. Но главное было, пожалуй, в другом. В ту пору мы еще полностью не могли оценить важность Северного театра. А когда оценили, положение уже трудно было исправить. Вот и получилось, что в годы войны эсминцы, подводные лодки и катера больше всего были нужны именно на Севере. Но там их не хватало, а в Ленинграде вынужденно бездействовало много кораблей.

После осмотра кораблей и береговых сооружений в Полярном мы вышли в море. Едва миновали остров Кильдин, как эсминец стало сильно класть с борта на борт. Шторма не было, с берега дул совсем слабый ветер, а большие волны вздымались одна за другой. Видно, штормило где-то далеко в Ледовитом океане, и волны, катившиеся нам навстречу, были отголоском разыгравшейся там непогоды. Нельзя было не почувствовать грозное величие океана, внушавшее уважение к людям, плавающим в этих суровых водах.

Особое внимание в беседах мы уделили подводным лодкам. Их было здесь больше, чем других кораблей. Летом флот пережил катастрофу: во время занятий по боевой подготовке погибла одна из лодок. Едва она погрузилась в воду, как связь была потеряна. Искали долго и тщательно, но напрасно: большие глубины затрудняли поиск.

О причинах гибели подводной лодки можно было только гадать. Сделали вывод: надо усилить подготовку подводников, улучшить всю организацию службы. Вывод в основе своей, конечно, правильный. Но, обжегшись на молоке, стали дуть на воду. Установили ненужные ограничения для плавания. Это мешало готовить экипажи к трудным боевым походам.

Из поездки на Север я вынес впечатление: флот там слаб и его надо всячески укреплять. Вскоре мы обсудили северные дела на специальном заседании Главного военно-морского совета. Наметили много мер. Все же они не были достаточно энергичными, и вскоре нам пришлось расплачиваться за это.

В октябре 1940 года вместе с начальником Главного морского штаба я докладывал в Кремле о строительства береговых батарей, которое шло быстрым темпом и приняло огромный размах, особенно на Балтике – от Кронштадта до Палангена (Паланга) и на Севере – от Архангельска до полуострова Рыбачий. Наши западные морские границы укреплялись на всем их протяжении. Государство отпускало для этих целей много средств и техники. Даже часть крупных орудий, предназначенных для кораблей, срочно переоборудовали для береговых батарей.

В Германии заказали мощные подъемные краны для установки тяжелых орудий. Фирма «Демаг» тогда еще формально

выполняла свои обязательства.

Мое сообщение было принято к сведению. После доклада собрался было уходить, но мне предложили задержаться. Вышел на минутку в приемную, переговорил о текущих делах с Л. М. Галлером, и он уехал в наркомат. Я остался ждать, прикидывая, какие еще вопросы могли возникнуть у начальства.

– Мне кажется, Галлера на посту начальника Главного морского штаба следует заменить Исаковым, – сказал И. В. Сталин. – Галлер – хороший исполнитель, но недостаточно волевой человек, да и оперативно Исаков подготовлен, пожалуй, лучше.

К тому времени я уже достаточно хорошо знал того и другого. Л. М. Галлер был безупречным исполнителем, обладал огромным жизненным опытом, дольше, чем Исаков, командовал кораблями и флотом, но с годами стал чрезмерно осторожным и не всегда действовал уверенно, инициативно. Исаков отличался более высокой теоретической подготовкой и большими волевыми качествами. У меня и самого сложилось мнение, что И. С. Исаков в качестве начальника Главного морского штаба был бы на своем месте. – Думаю, получится хорошо, – ответил я. Так и было решено. И. С. Исакова назначили начальником Главного морского штаба, Л. М. Галлера – моим заместителем по судостроению.

О разговоре со Сталиным я сразу же рассказал Галлеру. Замена произошла без всяких шероховатостей. Л. М. Галлер был тогда уже в годах, честолюбием не страдал. Приказ есть приказ – так воспринял он новость.

– Приложу все силы, чтобы помочь вам и на этой работе, – сказал чистосердечно Лев Михайлович.

И. С. Исаков назначением был доволен. Новая должность больше соответствовала его активной натуре.

Дипломаты

В ноябре 1940 года советская делегация во главе с В. М. Молотовым уезжала в Берлин. На проводы было приглашено много ответственных работников. Среди них был и я. За час до отъезда на перроне Белорусского вокзала собралось много провожающих. Всем бросились в глаза военные, одетые в серые шинели немецкого образца с блестящими золотыми погонами. Только военно-морской атташе Германии фон Баумбах был в черном. Завидя меня, он подошел и щелкнул каблуками. Немец сиял. Надо признаться, к тому было достаточно оснований. Легкие победы в Европе следовали одна за другой. Дания, Норвегия, Бельгия, Голландия… Обойдя линию Мажино, немцы

вклинились во Францию и вынудили ее капитулировать. Снимки, на которых ухмыляющийся Гитлер поднимается в исторический вагон в Компьенском лесу, где некогда Германия подписала капитуляцию, печатались во всех немецких газетах. Англия, пережив тяжелое поражение в Дюнкерке, опасалась высадки немецкого десанта на островах. Педантичный, на английский манер, Черчилль приказал нарушить его покой в любое время суток, если вдруг появится опасность. Кое-кто уже рисовал мрачную картину эвакуации англичан с острова далеко за океан. Победа над основным противником – Англией, казалось, была близка, и Гитлер рисовал себе радужную картину завоевания и раздела мира. Вот почему Баумбах не мог скрыть своего превосходного настроения. Он познакомил меня с теми немецкими военными, которых я еще не знал. Видно, они прибыли в СССР с особыми полномочиями.

Фон Баумбах начал хвастливый разговор о легких победах немецкого флота при захвате Осло и Нарвика, о новом выгодном положении немецких подводных лодок при базировании их в портах Франции, об огромном тоннаже пущенных ими на дно в последние месяцы торговых судов.

Тем временем перрон уже заполнился высокопоставленными лицами. Толпа гудела, как улей. Не за горами была зима, но вечер выдался тихий, ясный и теплый.

Советская делегация ехала в Берлин, чтобы заявить Гитлеру о его непонятном и недопустимом поведении в Румынии, Болгарии и Финляндии. Назревал дипломатический конфликт и охлаждение в отношениях. Заключенный договор уже не выдерживал испытания временем. Однако тонкости этого дела знали еще немногие. Только в папке В. М. Молотова да работников НКИД были под большим секретом подобраны материалы, говорящие о нарушениях договора, и тезисы предлагаемых переговоров.

Когда поезд тронулся, все стали разъезжаться. Я проехал в наркомат, где меня ждали срочные дела…

Бывая в Кремле, я мельком слышал отдельные замечания И. В. Сталина или В. М. Молотова, что немцы стали вести себя по отношению к нам хуже, чем раньше. Однако серьезного значения этому пока не придавалось.

Мне было известно, что в Германию мы поставляем зерно, нефть, марганец. Наши представители закупали у нее нужные нам механизмы, оборудование и приборы. Для Военно-Морского Флота приобретались большие плавучие краны. Они были необходимы для установки корабельной и береговой артиллерии крупного калибра. Правда, фирма «Демаг» еще не успела

поставить нам ни одного крана. Одним словом, провожая делегацию, я не думал, что именно ее поездка станет переломным моментом в наших отношениях с Германией и что договор вскоре превратится в простой клочок бумаги. Гитлер уже начал свои разглагольствования о мировом господстве, о неизбежном поражении Англии… А Молотову, высказавшему удивление по поводу посылки немецкой миссии в Румынию и концентрации немецких войск в Финляндии, фюрер объяснил: дескать, миссия в Румынию послана по просьбе Антонеску, а войска через Финляндию следуют в Норвегию. Но факты говорили о другом. Немцы прочно оседали на наших границах.

И. В. Сталин в ту пору стал более открыто высказывать недовольство поведением Гитлера: мол, немцы просят больше поставок, а сами нарушают свои обязательства да к тому же еще ведут подозрительную возню на границах.

Наши представители – моряки – доносили из Германии, что их стали ограничивать в передвижении по стране, отказались показать те объекты, которые раньше сами предлагали осмотреть.

Баумбаха, еще более любезного, чем прежде, начали вдруг подозрительно интересовать сведения о нашем флоте. Однажды он «поинтересовался» данными об условиях плавания по Северному морскому пути. Я приказал морякам впредь отказывать в удовлетворении подобного любопытства.

Исходя из международной обстановки, партия и правительство принимали самые энергичные меры для укрепления обороноспособности страны. На нужды обороны выделялись, по существу, неограниченные средства. Промышленность резко увеличила выпуск новых самолетов, танков, различных орудий и кораблей (кроме крупных). Это сыграло большую роль в годы войны и в конечном итоге обеспечило нашу победу, несмотря на трудности, связанные с перебазированием заводов в восточные районы. Однако, заботясь об укреплении обороноспособности страны, наш наркомат и Главный морской штаб все еще не имели четких указаний относительно повышенной боевой готовности флотов, о предполагаемых совместных действиях флота с другими родами войск.

В самом конце 1940 года я докладывал правительству о базировании кораблей на Балтике. Зима стояла на редкость суровая. Все базы, включая Таллин, замерзли. Речь шла об использовании Балтийским флотом Либавы. Пользуясь случаем, я попытался выяснить точку зрения руководства на возможность конфликта с гитлеровской Германией, сказав, что флоту нужна ориентировка в этом вопросе.

– Когда надо будет, получите все указания, – коротко ответил Сталин.

По характеру работы мне приходилось встречаться с иностранными дипломатами. Летом 1940 года, в дни поражения Франции, к нам в наркомат приехал французский военный атташе генерал Пети. Я не знал его близко, но не раз беседовал с ним на дипломатических приемах. Пети был общительным человеком, и я чувствовал, что он относится к Советскому Союзу доброжелательно. В лице фашистской Германии он видел не только военного противника Франции – он искренне ненавидел фашизм.

Генерал Пети тяжело переживал национальную катастрофу своей страны. Когда суверенной Франции не стало, он был вынужден оставить дипломатический пост в Москве и возвратиться на родину.

Когда Пети вошел в мой кабинет – он приехал проститься, – лицо его было бледным. Я пригласил его сесть. Хотелось сказать что-нибудь утешительное.

– Понимаю, что вам приходится ехать домой в печальной обстановке, но вы солдат и, надеюсь, мужественно перенесете все испытания.

Пети встал. На глазах его появились слезы. Он не скрывал их. Мы попрощались.

В дальнейшем, оставив военную службу, Пети не изменил своего отношения к Советскому Союзу.

Бывали разговоры и совсем иного плана. Вечером 7 ноября 1940 года – в этот день обычно устраивались большие приемы в особняке НКИД на Спиридоньевке – к подъезду одна за другой подкатывали машины. В большом зале и в боковых комнатах собралось много народа. Здесь были и дипломаты воюющих стран, и нейтралы. События в Европе давали о себе знать: преобладали военные мундиры. Гости размещались по неписаному правилу: ближе к хозяину – представители крупных держав, подальше – представители малых стран. Наше положение было выгодным и вместе с тем щекотливым: Советский Союз тогда не участвовал в войне, и мы могли, следовательно, беседовать с представителями той и другой стороны. Надо было держаться учтиво, однако никому не выражать открытого сочувствия.

Я знал, что ко мне непременно подойдут военно-морские атташе Англии и Германии. Каждый постарается рассказать какую-нибудь новость, характеризующую его страну с наиболее благоприятной стороны, и будет внимательно следить, какое это произведет впечатление.

Ко мне действительно подошел немецкий военно-морской атташе фон Баумбах, поздравил с праздником, а самого, вижу, так и распирает от желания похвастаться немецкими победами: время для этого было подходящее. Английский флот переживал тогда тяжелые дни. Немецкая авиация бомбила его, ставила мины в английских водах. Флот искал убежища в отдаленных портах империи. Баумбах начал выкладывать свои «новости». Помнится, я прервал его вопросом:

– А вы не жалеете, что вам не приходится принимать непосредственного участия в морских операциях?

Передо мной был далеко не молодой человек, с морщинами на лице, редкими волосами, с погонами капитана первого ранга. Вероятно, он давно мечтал об адмиральском чине.

– Морское командование считает этот пост сейчас очень важным и едва ли согласится на мой перевод, – ответил фон Баумбах.

В толчее не заметив немца, ко мне приблизился английский морской атташе. Он столкнулся с Баумбахом лицом к лицу и резко повернул в сторону: противнику не полагается подавать руки, надо делать вид, что не замечаешь его. Я видел, что англичанин остановился вблизи нас и ждал возможности отдать долг вежливости. Закончив разговор с Баумбахом, я пошел навстречу англичанину: ничего не поделаешь, дипломатия! Английский атташе был сдержан, не то что фон Баумбах, который готов был долго еще рассказывать о необыкновенных успехах немцев в Атлантике и Средиземном море.

Баумбах покинул нашу страну накануне нападения немецкой армии на Советский Союз. Адмиральской карьеры он так и не сделал. В годы войны в печати проскользнула заметка, в которой говорилось, что капитан фон Баумбах расстрелян по приказу Гитлера за то, что неправильно информировал его о действительной мощи советского флота.

Насколько достоверна была эта заметка, судить не берусь, но больше о Баумбахе ничего не слышал.

На том же приеме ко мне подошел наш известный генерал, бывший граф, А. А. Игнатьев. Он был в форме. По-военному вытянулся, щелкнул каблуками и доложил:

– Генерал-майор Игнатьев.

Неподалеку от нас с кем-то беседовала его жена.

– Наташа, иди сюда, – обратился к ней Игнатьев.

В то время он уже был достаточно известен своей книгой «50 лет в строю». Привязанность к Родине у бывшего графа пересилила его подозрительное отношение к большевикам. А. А. Игнатьев тесно сблизился с определенными кругами нашей

интеллигенции и до конца своих дней оставался горячим патриотом своей Отчизны.

– А ведь мы с вами, кажется, знакомы? – спросил я Игнатьева.

– Извините, запамятовал.

– Однажды случай свел меня с вами в Париже, – пояснил я.

Пришлось напомнить, как на улице Гренель, где размещалось советское посольство, меня представил ему секретарь атташе Бяллер. А. А. Игнатьев, как посредник нашего торгпредства, спешил в какую-то французскую фирму.

Алексей Алексеевич рассмеялся и, кажется, готов был рассказать о своей деятельности в Париже, но, метнув в сторону взгляд и заметив кого-то, извинился и, выпрямив свою еще довольно статную фигуру, направился туда. Старые дипломаты не могут подолгу задерживаться на одном месте: это непроизводительная трата времени. Им требуется всех повидать, со всеми поздороваться, перебросится с каждым хотя бы двумя-тремя словами. Таким я видел его еще не один раз. Мы договорились с Игнатьевым как-нибудь встретиться и поподробнее поговорить. Но такая встреча не состоялась. А жаль! Этот на редкость любознательный человек мог бы рассказать много интересного. Я виделся с ним еще несколько раз в дни больших приемов.

Высокая организация – ключ к победе

Найти правильную, наиболее целесообразную форму руководства военными делами непросто: все в ней должно подчиняться единой цели – защите отечества. Без четкой, ясной, отработанной в мирные дни системы организации во всех звеньях, начиная от высших и кончая низшими, не может быть успеха в войне. Я подразумеваю узаконенные уставными положениями взаимоотношения между командованием различными родами войск, согласованное взаимодействие всех видов оружия, стратегическую, тактическую и оперативную готовность наших войск в любую минуту отразить нападение врага. Все – от наркома до солдата – должны знать, что им надлежит делать в случае вражеского нападения.

«Вот, дескать, товарищ глаголет давно всем известные, банальные истины», – вероятно, подумают некоторые. Но я хочу остановиться на этих всем известных истинах.

К сожалению, мы очень редко поднимаем этот вопрос и слишком мало говорим о прошлых недостатках в организации. Видно, это происходит, во-первых, потому, что тема эта сама по себе скучная, у многих мемуаристов нет аппетита к ней. Во-вторых, почему-то бытует неправильное представление: дескать, вопросы организации относятся к области бюрократизма. (К слову сказать, бюрократу раздолье именно там, где нет порядка.)

В своей жизни мне не раз приходилось слышать: «Не так уж важно, кто кому подчинен. Все люди грамотные, и все одинаково стремятся выполнить порученное дело как можно лучше…» Глубокое заблуждение!

Вопросы воспитания личного состава, сознательного выполнения своих обязанностей каждым бойцом, организации службы в армейских частях и на кораблях всегда стояли в центре внимания нашей партии.

Насколько сложно обучать и воспитывать командира и бойца, как их воспитание тесно связано с дисциплиной в воинских частях, мне довелось услышать от М. В. Фрунзе еще в 1924 году, когда он выступал на гарнизонном собрании командного состава в Ленинграде.

Помню, еще во время службы на Черном море я убедился в том, что вопросы организации корабельной службы играют исключительно важную роль. Мне пришлось на крейсере «Красный Кавказ», по существу, создавать ее заново. Это было вызвано тем, что наш корабль недавно поднял Военно-морской флаг, а его вооружение, которое следовало быстро освоить, резко

отличалось от того, каким были оснащены другие крейсера.

У меня появился интерес к лучшей отработке всех деталей повседневной боевой службы. Во всех этих делах большую поддержку оказывал мне помощник командира корабля А. В. Волков. До предела аккуратный, организованный, он творчески разрабатывал всевозможные мероприятия на крейсере. Ходит, бывало, по верхней палубе с блокнотом и карандашом в руках и подсчитывает, сколько старшин и матросов должны обслуживать различные приборы, механизмы, устройства. Затем мы сводили воедино все части сложного корабельного организма, составляли множество расписаний, дополняли их десятками инструкций – отдельно для механиков, отдельно для артиллеристов и т. д.

На «Красном Кавказе» имелась типография. Мы сами издавали различные инструкции и брошюры об организации службы на корабле. Наша главная задача состояла в том, чтобы научить весь личный состав действовать по этим инструкциям, как иногда говорят, автоматически. Только тогда матрос не допустит в бою ошибок, сумеет даже в темноте, на ощупь, найти среди бесчисленных механизмов нужный ему клапан или трубопровод и исправить его.

Уже значительно позже на флотах появилось официальное приказание: «Отрабатывать действия личного состава до автоматизма!».

Эта кропотливая работа потребовала от нас упорства, выдержки, нервов. Зато служба на корабле стала легче, а сам корабль – боеспособнее.

Лет восемь – десять спустя мне пришлось снова побывать на «Красном Кавказе», и я видел, как стремительно разбегался личный состав по боевой тревоге. «Значит, труды наши не пропали даром», – подумал я.

Уже в годы Отечественной войны А. М. Гущин, который в то время командовал «Красным Кавказом», рассказывал мне, как высокая организация службы на крейсере помогала его команде с честью выполнять самые ответственные боевые задания. Он отметил это потом и в своей книге «Курс, проложенный огнем».

Признаюсь, в своем увлечении организацией службы я временами превращал это в самоцель, недооценивая роль воспитательной работы. Мне хотелось все уложить в рамки составленных мною расписаний и инструкций. На деле не всегда так получалось. Устраивает, скажем, флагманский физинструктор спортивные соревнования по футболу, баскетболу, легкой атлетике и требует отпустить с корабля побольше народу. А команде по строгому расписанию следовало нести вахту.

– Ты уж не спорь с ним, пусть матросы позанимаются

спортом. Вот выйдем в море, тогда все встанет на свое место, – уговаривал меня командир крейсера Н. Ф. Заяц.

Я кипятился, доказывал: дескать, нельзя ради футбола нарушать дисциплину…

Говорят, любая крайность вредна. Но молодости всегда свойственны излишняя горячность, неуступчивость. Со временем, повзрослев, я уже не доводил любое дело до крайности.

Я привел конкретный пример из своей флотской жизни, касающийся организации службы лишь на одном корабле. Беспорядок или, наоборот, высокая дисциплина личного состава на одном крейсере снижает или повышает боеспособность всего соединения. А о значении четкой организации центрального аппарата Вооруженных Сил и говорить нечего. Но, к сожалению, иногда у нас не придавалось этому вопросу должного значения. Приведу хотя бы несколько примеров.

В начале 1946 года на одном из совещаний, где речь шла совсем о других делах, Сталин вдруг обратился к присутствующим:

– Не следует ли нам упразднить Наркомат Военно-Морского Флота?

Вопрос был поставлен неожиданно, никто не осмелился сразу высказать свое мнение. Поручили Генеральному штабу продумать его и доложить свои соображения правительству. Я тоже попросил какой-то срок, чтобы обсудить этот вопрос в своем наркомате и прежде всего в Главном морском штабе.

Основываясь на опыте Отечественной войны, мы составили доклад. Исходили из убеждения, что современные операции действительно требуют совместного участия различных видов и родов Вооруженных Сил и управления ими из одного центра. Мы считали, что вопрос поставлен правильно и объединение Наркоматов обороны и Военно-Морского флота целесообразно. Но каждый вид Вооруженных Сил должен иметь и достаточную самостоятельность. Поэтому, доказывали мы, разумно оставить бывшему Наркому ВМФ, как бы он ни назывался в дальнейшем, широкие права, в том числе и право обращаться как в правительство, так и в другие наркоматы. В Генштабе, как высшем и едином оперативном органе, надо сосредоточить лишь все оперативные проблемы, планирование развития боевых сил и средств на случай возможной войны.

Этот доклад был направлен Председателю Совнаркома И. В. Сталину, но нигде не обсуждался. Вскоре меня вызвали в Наркомат обороны, и я узнал, что решение уже состоялось. 25 февраля 1946 года вышел Указ об упразднении Наркомата ВМФ. Так и было сказано – упразднить…

А четыре года спустя Наркомат Военно-Морского Флота был создан вновь. Многим это показалось непонятным. Опыт прошедшей войны показал, что в стране должен быть единый орган руководства Вооруженными Силами. На Западе, в частности в Америке, тогда настойчиво искали новую, более совершенную форму военной организации, причем считалось бесспорным: должен быть один руководящий орган. А мы, организовав такое ведомство раньше, чем США, вдруг от него отказались. Разделив Министерство обороны в 1950 году на два наркомата, мы, по существу, сделали шаг назад.

Конечно, бывали всякие трения в едином министерстве, но вовсе не потому, что организация в принципе была неправильной, просто ее недостаточно отработали.

Прошло время, и пришлось объединять министерства снова.

Думаю, и в 1937 году, когда решался вопрос о руководстве флотом, не нужно было создавать отдельного наркомата. Тщательно и всесторонне взвесив все «за» и «против», можно было найти более разумную форму руководства. Единство управления всеми Вооруженными Силами надо было сочетать с предоставлением достаточной самостоятельности Военно-Морскому Флоту. Но уж коль было решено создать отдельный Наркомат ВМФ, то следовало глубже, серьезнее продумать структуру двух наркоматов, на которые в случае войны ложилась огромная ответственность за судьбы страны.

По опыту всего нашего народного хозяйства мы давно убедились в том, как вредны всякого рода скороспелые перестройки, ломки, реорганизации. Чем сложнее и многообразнее техника, тем больше в народном хозяйстве появляется новых отраслей, тем труднее объединить их в цельный, слаженный организм, тем важнее продуманная, научно обоснованная организация. Военное дело предъявляет в этом смысле наиболее высокие требования. Оно опирается на самую новую и самую сложную технику, которую надо использовать в бою с наибольшим успехом. Военная организация должна быть выверена и отработана в мирное время особо тщательно и строго. Решающий экзамен она держит лишь один раз – во время войны. Тогда исправлять ошибки уже поздно, расплачиваться за них приходится кровью.

Мне хочется еще вспомнить, как произошло разделение Балтийского флота на два: восьмой и четвертый.

Однажды в конце января 1946 года И. В. Сталин приказал мне позвонить ему по телефону.

– Мне кажется, Балтийский флот надо разделить на два флота, – неожиданно начал он.

Я попросил два-три дня, чтобы обдумать это предложение. Он согласился. Посоветовавшись со своими помощниками, я доложил Сталину мнение моряков: Балтийский морской театр по своим размерам невелик, поэтому на нем целесообразнее иметь одного оперативного начальника. Имея в своем распоряжении все боевые корабли, он может эффективнее использовать их в нужном направлении. Базируясь в Рижском заливе, наши корабли совершенно свободно могут действовать как в южной части Балтики, так и в Финском заливе. Но делать это удобнее, когда флот не разделен.

И. В. Сталин ничего не ответил, но явно недовольный повесил трубку. Неделю-две спустя по указанию Сталина в Наркомате ВМФ было созвано специальное совещание, на которое прибыли А. И. Микоян и А. А. Жданов. Не передавая прямого приказания, Андрей Александрович, однако, намекнул собравшимся, что мнение Сталина расходится с мнением Наркома ВМФ, то есть с моим.

Согласившийся было со мной на предварительном совещании, Жданов занял диаметрально противоположную позицию, узнав мнение Сталина по этому вопросу. В этой обстановке голоса разделились. Адмирал И. С. Исаков, к моему большому удивлению, присоединился к мнению Жданова. Так же поступил и адмирал Г. И. Левченко. Только начальник Главного морского штаба адмирал С. Г. Кучеров стоял на позициях своего наркома.

В конце совещания я заверил Микояна и Жданова, что мы наилучшим образом выполним то приказание, которое получим, но считал бы необходимым еще раз лично доложить И. В. Сталину о нецелесообразности разделения Балтийского флота. На том и разошлись.

Я впервые почувствовал, что не нахожу поддержки у своих заместителей. Кое-кто побоялся «взять круто к ветру» и, «потравив шкоты», предпочел «идти по ветру». Все знали, что мнения, высказанные на совещании, будут известны Сталину.

На следующий день меня и моих заместителей, И. С. Исакова, Г. И. Левченко и С. Г. Кучерова, вызвали в кабинет Сталина. Едва мы вошли, я понял: быть грозе. Сталин нервно мерил шагами кабинет. Не спросив нашего мнения, не выслушав никого из нас, начал раздраженно:

– За кого вы нас принимаете?..

На меня обрушился далеко не вежливый разнос. Я не выдержал:

– Если не пригоден, то прошу меня снять…

Все были ошеломлены. В кабинете воцарилась гробовая

тишина. Сталин остановился, бросил взгляд в мою сторону и раздельно произнес:

– Когда надо будет, уберем.

Несколькими месяцами позднее меня сняли с должности. Балтийский флот разделили на два, хотя никому из исполнителей эта новая организация не была понятна. Лишь в 1956 году удалось исправить эту ошибку.

До Великой Отечественной войны, как известно, нашей стране пришлось участвовать в нескольких военных кампаниях. Руководство ими осуществлялось распоряжениями, поступавшими из кабинета И. В. Сталина. Нарком обороны на деле не был Верховным Главнокомандующим, а Нарком Военно-Морского Флота не являлся главнокомандующим флотами. Все решал И. В. Сталин. Остальным предоставлялось действовать в соответствии с принятыми им решениями.

При таком порядке люди отвыкали от самостоятельности и приучались ждать указаний свыше. Работа военного аппарата в такой обстановке шла не планомерно, а словно бы спазматически, рывками. Выполнили одно распоряжение – ждали следующего. Вспоминается финская кампания. Постоянно действующего органа – ставки или штаба, который координировал бы действия армии, флота, авиации, не было. В кабинете И. В. Сталина обычно находились Нарком обороны и начальник Генерального штаба. Вызывали еще кого-нибудь из исполнителей. Там и принимались крупные решения.

Случалось, мы узнавали о намеченных операциях, когда и времени на подготовку почти не оставалось. Иногда меня просто приглашал Нарком обороны К. Е. Ворошилов и сообщал, что решено то-то и то-то.

Как-то в ходе финской войны у И. В. Сталина возникла мысль послать подводные лодки к порту Або, расположенному глубоко в шхерах. Так и решили, не посоветовавшись с морскими специалистами. Я вынужден был доложить, что такая операция крайне трудна.

– Мы можем с известным риском послать подводные лодки в Ботнический залив, – доказывал я, – но незаметно подойти к самому выходу из Або по узкому шхерному фарватеру почти невозможно.

Прекратив разговор со мной, Сталин тут же вызвал начальника Главного морского штаба Л. М. Галлера и задал ему тот же самый вопрос. Сперва Лев Михайлович смешался и ничего определенного не ответил. Но, несколько поколебавшись, все же подтвердил мою точку зрения:

– Пробраться непосредственно к Або очень трудно.

Задание подводникам было изменено. На этом и других примерах я убедился: со Сталиным легче всего было решать вопросы, когда он находился в кабинете один. Тогда он спокойно выслушивал тебя и делал объективные выводы.

К слову сказать, я заметил, что Сталин никого не называл по имени и отчеству. Даже в домашней обстановке он называл своих гостей по фамилии и непременно добавлял слово «товарищ». И к нему тоже обращались только так: «товарищ Сталин». Если же человек, не знавший этой его привычки, ссылаясь, допустим, на А. А. Жданова, говорил: «Вот Андрей Александрович имеет такое мнение…» – И. В. Сталин, конечно, догадываясь, о ком идет речь, непременно спрашивал: «А кто такой Андрей Александрович?..»

Исключение было только для Б. М. Шапошникова. Его он всегда называл Борисом Михайловичем. Но я отвлекся…

Финская кампания выявила крупные недостатки не только в боевой подготовке наших войск и флота. Она показала, что организация руководства военными действиями не была достаточно отработана и в центре.

На случай войны – большой или малой – надо заранее знать, кто возглавит Вооруженные Силы, на какой аппарат можно будет опираться: на специально созданный орган или Генеральный штаб? Эти вопросы отнюдь не второстепенные. От их решения зависит четкая ответственность за подготовку к войне и ведение самой войны. Стоило по-настоящему взяться за это звено еще в мирное время, как потянулась бы длинная цепь других проблем, которые следовало решить заранее в предвидении возможной войны.

Нельзя сказать, что в последние предвоенные месяцы вышестоящие инстанции мало занимались военными вопросами. Я уже говорил о том, как много делалось в тот период. Но не могу припомнить случая, чтобы где-нибудь поставили естественный и сам собой напрашивающийся вопрос: а что, если война разразится в ближайшее время? Не возникали и такие вопросы: готовы ли наши Вооруженные Силы встретить во всеоружии врага? Какой конкретно орган возглавит оборону и кто персонально готовится к выполнению обязанностей Верховного Главнокомандующего?

Вспоминается финская война. Председателем Совнаркома тогда был В. М. Молотов, а вся власть фактически сосредоточивалась в руках Сталина. Не занимая официального поста в правительстве, он руководил всеми военными делами.

Получив суровый урок зимой 1939/40 года, мы не сделали, к сожалению, всех выводов. Поэтому положение в центральном аппарате мало изменилось и к моменту нападения на нас

фашистской Германии.

Лично я рассуждал примерно так: «Коль в мирное время не создано оперативного органа, кроме существующего Генерального штаба, то, видимо, во время войны аппаратом Ставки станет именно он – Генеральный штаб. А Ставка? В нее, надо думать, войдут крупные государственные деятели. Значит, возглавлять ее должен не кто иной, как сам Сталин».

Но какова будет роль Наркома обороны или Наркома Военно-Морского Флота? Ответа на этот вопрос я не находил.

Что же получилось на самом деле? Со свойственным И. В. Сталину стремлением к неограниченной власти он держал военное дело в своих руках. Системы, которая могла бы безотказно действовать в случае войны, несмотря на возможный выход из строя отдельных лиц в самый критический момент, не существовало. Война застала нас в этом отношении не подготовленными.

Ставка Главного Командования Вооруженных Сил во главе с Наркомом обороны С. К. Тимошенко была создана 23 июня 1941 года, то есть на второй день войны. И. В. Сталин являлся одним из членов этой Ставки.

Считаю, было бы лучше, если б Ставку создали, скажем, хотя бы за месяц до войны. Оснований для этого в мае – июне 1941 года имелось достаточно. Учреждение Ставки и ее сбор даже в канун войны, 21 июня, когда И. В. Сталин, признав войну весьма вероятной, давал указание И. В. Тюленеву (около 14 часов) и Наркому обороны с начальником Генерального штаба (около 17 часов) о повышении боевой готовности, сыграло бы свою положительную роль, и начало войны тогда могло быть другим.

Первые заседания Ставки Главного Командования Вооруженных Сил в июне проходили без Сталина. Председательство Наркома обороны маршала С. К. Тимошенко было лишь номинальным. Как члену Ставки, мне пришлось присутствовать только на одном из этих заседаний, но нетрудно было заметить: Нарком обороны не подготовлен к той должности, которую занимал. Да и члены Ставки тоже. Функции каждого были неясны – положения о Ставке не существовало. Люди, входившие в ее состав, совсем не собирались подчиняться Наркому обороны. Они требовали от него докладов, информации, даже отчета о его действиях. С. К. Тимошенко и Г. К. Жуков докладывали о положении на сухопутных фронтах. Я всего один раз, в конце июня, доложил обстановку на Балтике в связи с подрывом на минах крейсера «Максим Горький» и оставлением Либавы, хотя и был членом Ставки.

10 июля учредили Ставку Верховного Командования. 19

июля, почти через месяц после начала войны, Сталин был назначен Наркомом обороны, и 8 августа Ставка Верховного Командования Вооруженных Сил была переформирована в Ставку Верховного Главнокомандования. И. В. Сталин занял пост Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами. О его назначении знали тогда немногие. Только после первых успехов на фронтах в сообщениях, публиковавшихся в печати, Сталина стали называть Верховным Главнокомандующим.

В состав Ставки Верховного Главнокомандования я в то время не входил. Практически я этого не ощущал: как и раньше, вызывался в Ставку только по вопросам, касавшимся флота. В состав Ставки меня снова ввели лишь 17 февраля 1945 года. Этим же постановлением был утвержден членом Ставки Маршал Советского Союза А. М. Василевский, к тому времени уже давно занимавший пост начальника Генерального штаба.

Невольно вспоминается, как еще долго, в тяжелых условиях временного отступления, приходилось нам отрабатывать организацию руководства войной.

В те дни события развивались с неимоверной быстротой. Противник стремительно рвался к Москве и Ленинграду. Г. К. Жуков выехал на фронт. Вскоре начальником Генштаба вновь стал Б. М. Шапошников. Смена людей на таком важном посту в столь трудный, я бы сказал, критический момент для страны вряд ли была своевременной. Это тоже результат непродуманности в системе военного руководства и подборе кадров. Конечно, Г. К. Жуков при всех его неоспоримых полководческих способностях не очень подходил для роли начальника Генерального штаба. Штабная работа была не в его характере. Однако подумать об этом следовало бы раньше.

В первой декаде июля меня вызвали в кабинет С. К. Тимошенко, и там я после значительного перерыва в первые дни войны встретился со Сталиным. Он стоял за длинным столом, на котором лежали карты – только сухопутные, как я успел заметить.

– Как дела на Балтике? – спросил Сталин.

Я хотел развернуть карту Балтийского моря и доложить обстановку, но оказалось, что в данный момент его интересовала лишь оборона Таллина и островов Эзель и Даго. Он спросил меня, нельзя ли вывезти с островов артиллерию, чтобы усилить ею сухопутные войска.

Я ответил, что шансов на успешную эвакуацию орудий береговой обороны мало. Они нанесут врагу больший урон там, где установлены, – на островах. Сталин согласился. На том разговор закончился.

Насколько помню, вопрос об артиллерии зашел тогда в связи

с созданием оборонительной полосы в районе Вязьмы. Мы выделили туда два дивизиона морской артиллерии. Командующий артиллерией фронта Л. А. Говоров сам выбрал места установки орудий. Вместе с армейскими частями моряки готовились встретить врага.

До конца июля – точнее, до первой бомбежки Москвы – члены Ставки иногда собирались в кабинете Сталина в Кремле. Он имел обыкновение вызывать на заседания Ставки лишь того, кого находил нужным. По сути дела, и в самой Ставке установилось полное единовластие. Стиль руководства в то время не был по-военному четким. Я видел, как Сталин по простому телетайпу связывался из своего кабинета с фронтами. Он не считал необходимым отдавать приказания, соблюдая порядок подчиненности. Вызывал непосредственного исполнителя, часто не ставя в известность даже его начальника. Понятно, что в исключительных случаях можно было так поступать, но делать это правилом недопустимо. Недооценка системы и организации в руководстве со стороны Сталина оставалась до конца его дней.

Я, как Нарком ВМФ, ощущал подобный подход к делу очень часто. В мирное время многие вопросы, касающиеся всех Вооруженных Сил, в том числе и флота, нередко решались без моряков, без учета нашей специфики. В годы войны с этим стало еще сложнее. Флоты, как правило, оперативно подчинялись фронтам и получали приказы оттуда. Ввиду отсутствия положения о том, что такое оперативное подчинение (директива об этом вышла только 4 апреля 1944 года), фронты нередко вмешивались во внутреннюю жизнь флотов. Приходилось за этим следить и всеми путями исправлять положение.

Ставка и созданный 30 июня Государственный Комитет Обороны еще долго переживали организационные неполадки, неизбежные в период становления. В дальнейшем их организация улучшилась. У Ставки завязались более тесные отношения с командующими фронтами. Сталин внимательно прислушивался к их мнению. Все крупные операции, например, Сталинградская, Курская и другие, подготавливались уже совместно с фронтами. Несколько раз мне довелось наблюдать, как вызванные к Сталину командующие фронтами не соглашались с его мнением. Нередко в подобных случаях он предлагал еще раз взвесить, продумать, прежде чем принять окончательное решение. Часто Сталин соглашался с мнением командующих. Мне думается, ему даже нравились люди, имевшие свою точку зрения и не боявшиеся отстаивать ее.

В случаях разногласий отрицательную роль, как правило, играли отдельные его ближайшие сотрудники. Они, менее

сведущие, чем он сам и командующие фронтами в военном деле, обычно советовали не противиться и соглашаться со Сталиным. Так было в больших и малых делах, в мирное время и в годы войны. Поэтому, как я уже говорил, у меня сложилось твердое убеждение, что лучше решать вопросы было тогда, когда Сталин находился один. К сожалению, за все годы работы в Москве у меня было всего два-три таких случая.

Центральный военный аппарат претерпел немало изменений и стал более гибким. Нашел свое место и Генеральный штаб, с которым Сталин считался. Без докладов начальника Генштаба не принимались никакие решения.

Почему же все-таки столь трудно складывалось управление боевыми действиями на фронтах в начале войны?

Мне думается, потому, что не было четкой регламентации прав и обязанностей среди высоких военачальников и высших должностных лиц страны. А между тем именно они должны были знать свое место и границы ответственности за судьбы государства. Ведь в ту пору мы были уже уверены, что в предстоящей войне боевые операции начнутся с первых же ее часов и даже минут. В этом убеждали нас опыт и первой мировой войны, и события в Испании, и главным образом начавшаяся в 1939 году вторая мировая война.

Мне думается, неправильной была просуществовавшая всю войну система выездов на фронты представителей и уполномоченных Ставки. Обычно их посылали на тот или иной фронт перед крупными операциями, и там они нередко подменяли собой командующих. Тем самым словно бы подчеркивалось недоверие к организации дела на фронтах.

Для военных людей давно уже стало азбучной истиной: с первых минут войны следует ожидать мощных ударов авиации. Следовательно, связь и коммуникации, особенно в прифронтовой полосе, могут быть сразу же нарушены. От местного командования потребуется умение действовать самостоятельно, не дожидаясь указаний сверху. Все указания, какие только возможны, надо дать заблаговременно, еще в мирную пору. Однако из-за того, что не было четкой организации в центре, многие вопросы оставались нерешенными и на местах. Так и для Военно-Морского Флота ряд важных вопросов оставался нерешенным. Какому фронту будет подчинен тот или иной флот в случае войны? Как будет строиться их взаимодействие?

Мы, к сожалению, как и Наркомат обороны, не имели четких задач на случай войны. Все замыслы высшего политического руководства хранились в тайне. Если бы перед войной были проведены более широкие совещания военных руководителей,

выслушаны их мнения и заслушаны откровенные доклады о готовности Вооруженных Сил, мы избежали бы многих неприятностей в начальный период. В результате только таких совещаний могли быть поставлены и правильные задачи всем видам Вооруженных Сил.

В те годы мы все относились к И. В. Сталину как к непререкаемому авторитету. У меня, например, не возникало никаких сомнений в правильности его действий. Раздумья о правомерности отдельных решений Сталина по военным вопросам пришли гораздо позднее. Однако справедливости ради следует подчеркнуть: пережив трагическую обстановку первых дней войны, Сталин оказался на высоте во все последующие годы. Он понял характер современных операций и прислушивался к советам полководцев. Совершенно неверно утверждение, будто бы он по глобусу оценивал обстановку и принимал решения. Я мог бы привести много примеров, когда Сталин, уточняя с военачальниками положение на фронтах, знал все, вплоть до положения каждого полка. Он постоянно имел при себе записную книжку, в которой ежедневно отмечал наличие войск, выпуск продукции по важным позициям и запасы продовольствия.

Говоря о просчетах И. В. Сталина в предвоенный период и в начале войны, не следует забывать и ту положительную роль, которую сыграл его личный авторитет в критические для нашей страны дни и в достижении окончательной победы.

Мне хотелось бы подробнее остановиться на организации центрального аппарата Военно-Морских Сил.

Военно-морской флот издавна, даже еще в эпоху парусных кораблей, из-за своеобразных условий, в которых он действует – под этим я понимаю морские в океанские просторы с их стихиями, – требует особенно высокого уровня организации. И чем совершеннее становился флот, тем больше приходилось морякам уделять внимания корабельной службе, теории и практике вооруженной борьбы на море.

К моменту создания самостоятельного Наркомата ВМФ наш флотский организм на всех театрах представлял уже сложную систему, которая объединяла надводные и подводные корабли, морскую авиацию, войска ПВО флота, береговую оборону, морскую пехоту и т. д. Корабельные соединения включали линкоры, крейсера, эсминцы, подводные лодки, тральщики, всевозможные катера, плавучие базы. В авиацию входили различные типы самолетов, от истребителей до больших морских летающих лодок. Береговая оборона, некогда состоявшая из одних батарей, предназначенных для защиты побережья только с моря, в конце тридцатых годов уже имела многообразные

средства обороны военно-морских баз не только со стороны моря, но и с воздуха, а в некоторых случаях и с суши.

После гражданской войны страна приступила к восстановлению флота.

Как я уже писал, в ту пору в головах моряков и некоторых армейских товарищей было много разных идей по поводу будущего нашего флота. Правильное решение указали партия и правительство: не задаваться непосильными, трудновыполнимыми планами, исходить из экономических возможностей страны, но строить такой флот, которому было бы под силу защитить морские рубежи.

В свое время Управление РККФ органически вошло в Народный комиссариат по военным и морским делам. В конце 1937 года было решено создать отдельный Наркомат Военно-Морского Флота.

Когда я вступил в должность наркома, новый наркомат переживал период становления. Дело в том, что при разделении наркоматов, как я уже говорил, не было разработано положения, в котором бы четко определялся круг деятельности каждого из органов. Так, нигде не было сказано, что Наркомат обороны является нашим старшим оперативным органом, не были уточнены вопросы взаимодействия флотов с округами (фронтами), взаимоотношения командиров баз с командирами сухопутных частей. Все это нередко приводило к недоразумениям между флотскими и армейскими товарищами.

Выражение «оперативное подчинение» еще в мирные дни некоторые армейские товарищи понимали по-разному и нередко отдавали подчиненным флотским частям далеко не оперативные распоряжения.

Вспоминаю, как на Дальний Восток был назначен новый командующий войсками И. Р. Апанасенко. Ему оперативно подчинялись Тихоокеанский флот и Амурская флотилия. Театр военных действий самый отдаленный и самый огромный. По мелочам в центр не обращались: все приходилось решать на месте. Зашел ко мне новый командующий перед отъездом в Хабаровск, чтобы поговорить о том о сем, я ему задал важный для моряков вопрос: как он понимает оперативное подчинение флота и флотилии.

– Ну, на месте будет виднее, – ответил он. – Можете быть спокойны, не обижу…

Я пробовал ему разъяснить, как это представляется мне (ведь документов-то нет!). И. Р. Апанасенко кивнул головой в знак согласия. Некоторое время спустя получаю ряд телеграмм. Оказывается, Апанасенко приказал изменить распорядок жизни

на кораблях: надо, говорит, жить так, как все части его округа. У меня состоялся с ним неприятный разговор по телефону. А флоту я отдал распоряжение: сохранить существующий порядок.

Нам, морякам, пришлось вырабатывать специальный документ, в котором определялось, что же все-таки означает оперативное подчинение морских сил сухопутным. В годы войны в этот документ был внесен ряд изменений, уточнений, но тогда было сделано далеко не все. К тому же этот документ считался обязательным лишь для моряков. Только в апреле 1944 года была издана директива за подписью И. В. Сталина, в которой точно говорилось, в каких случаях флоты следует оперативно подчинять фронтам, подчеркивалось также, что Нарком ВМФ является главнокомандующим Военно-Морским Флотом.

В нашей мемуарной литературе, к сожалению, мало говорится о значении штабов. Между тем не следует забывать: прежде чем начиналась любая операция, над ней кропотливо работали, вникая в каждую мелочь, штабы всех степеней. Не думаю умалять огромную роль талантливого командира, но не следует забывать и его штаб.

Лично я Главному морскому штабу, где собран коллектив высокообразованных специалистов, старался придавать первостепенное значение, считал его «мозгом флота».

Главный морской штаб изучает, анализирует, обобщает все общефлотские вопросы: сколько кораблей должен иметь тот или иной флот, какие корабли надо строить, какие другие боевые средства потребуются флотам. Получив все исходные данные сверху, от правительства, штаб решает задачи флота в системе всех Вооруженных Сил, предлагает наилучший вариант их выполнения. Без столь высокоспециализированного коллектива, с моей точки зрения, нельзя решать ни одного крупного вопроса. Мы приложили много сил к совершенствованию центрального аппарата и штабов на флотах. И все же во время войны сказались некоторые недоработки, которые пришлось устранять уже в ходе боевых действий.

Говоря об организации ГМШ, нельзя обойти молчанием роль его начальника. Мне всегда представлялось правильным начальника ГМШ считать первым заместителем наркома: он постоянно в курсе всех дел на флотах, и прежде всего тех, которые могут потребовать спешного и ответственного решения. Следовательно, ему и карты в руки. Это полностью подтвердила практика военных лет. Помнится, на одном из совещаний высоких военачальников сразу после войны, когда министерство было уже единое и обсуждались новые уставы, все единогласно высказались: именно начальник штаба фактически оставался за

командира, даже когда формально кое-где имелся первый заместитель.

Действительно, где, как не на должности начальника штаба, на кипучей работе, проверяется и готовится настоящий заместитель командира, командующего!

Начальником Главного морского штаба до войны был вначале Л. М. Галлер, затем его сменил И. С. Исаков. Оба они без особых на то полномочий выполняли функции первого заместителя наркома, и никто другой, пусть даже назначенный официально, не мог претендовать на эту роль, ибо по опыту и знаниям вряд ли кто мог их заменить.

Плавая на кораблях, мне приходилось наблюдать, как временно с целью подготовки командиров вводили иногда должность дублера или второго старшего помощника. Кроме дезорганизации службы, ничего хорошего из этого не получалось.

Хочешь стать отличным командиром корабля – побудь сначала в роли старшего помощника! Другого рецепта дать нельзя.

Несколько слов об организации ВВС, береговой обороны и тыла.

На флоте возник полноценный, совершенно самостоятельный вид вооружения – военно-воздушные силы. Наше правительство придавало большое значение авиации в войне на море. Ни одно учение мы не проводили без взаимодействия авиации с корабельными соединениями. Не вызывала сомнений и необходимость создания в нашем наркомате центрального органа военно-воздушных сил, который руководил бы авиацией всех флотов. Но в Наркомате обороны стали возражать: дескать, вам будет трудно справляться с авиатехникой, занимайтесь кораблями, а авиацию, пожалуй, разумнее передать общеармейским ВВС. Мне раза два-три пришлось давать объяснения, почему мы настаиваем на собственных флотских военно-воздушных силах. Нас поддержали в правительстве. На практике мы с каждым днем убеждались в правильности принятого решения: только подчиненные флоту авиасоединения могли успешно взаимодействовать с кораблями. Это, конечно, не исключало того, что в морских операциях использовались и крупные авиасоединения, не подчиненные флотам. В свою очередь и ВВС Военно-Морского Флота могли в случае нужды привлекаться сухопутным командованием, как и бывало в годы войны.

Нашу верную точку зрения на подчинение флотской авиации Наркомату ВМФ подтвердил и опыт второй мировой войны. Известно, что в Германии Геринг не захотел подчинить адмиралу

Редеру авиацию. В результате отсутствия нужного взаимопонимания между флотом и авиацией гитлеровцы не раз терпели неудачи на море. Правда, объяснить их только этим нельзя.

Командующим военно-воздушными силами ВМФ всю войну был С. Ф. Жаворонков. В прошлом участник гражданской войны, старый член партии, он уже в зрелом возрасте выучился летать, освоил авиационное дело. Впервые я его встретил на Черном море в роли командира эскадрильи флотской авиации. Затем наши пути сошлись на Дальнем Востоке. Возглавляя ВВС Тихоокеанского флота, он проявил себя требовательным командиром и хорошим организатором. Его уважали, но вместе с тем побаивались. Во время хасанских событий мы частенько беседовали о взаимодействии авиации с кораблями. И всегда находили общий язык. Когда надо было найти кандидата на должность командующего военно-воздушными силами ВМФ, я не искал никого другого – С. Ф. Жаворонков был самой подходящей кандидатурой.

Это были уже предвоенные годы. Авиация флота быстро росла. Проводившиеся учения и маневры требовали ее активного участия. Когда в годы войны налеты фашистских самолетов на базы и корабли стали учащаться, С. Ф. Жаворонков умело организовывал отражение вражеских воздушных атак, руководил также всеми средствами ПВО. Этому содействовали его деловые взаимоотношения с начальником ПВО А. И. Сергеевым.

Более сложным оказался вопрос о том, иметь или не иметь в составе военно-воздушных сил все средства ПВО. Работая еще на Тихоокеанском флоте, где часто нарушались воздушные границы, я пришел к убеждению: самым активным и действенным средством отражения налетов врага являются истребители. Но их успех зависит от того, насколько своевременно предупреждает об опасности противовоздушная оборона. Да и в море безопасность кораблей обеспечивает также прежде всего истребительная авиация. В те годы истребители являлись самым эффективным средством. Встала проблема: либо разделить истребительную авиацию между ВВС и ПВО, либо все средства ПВО сосредоточить в руках командующего ВВС. Когда обсуждали эту проблему в Москве, большинство высказалось за объединение всех средств ПВО в руках командующих ВВС. Чем больше мы проводили учений, тем больше убеждались в правильности объединения ВВС и ПВО. Такая организация оправдала себя – доказала свою жизненность в годы войны. Только после войны, с появлением новых средств нападения и отражения, возникла необходимость в корне пересмотреть прежнюю систему.

С организацией отдельного Наркомата Военно-Морского Флота возник вопрос и о береговой обороне как об отдельном роде морских сил. Появление новых средств борьбы и возможность внезапной атаки военно-морских баз или отдельных объектов с суши с помощью воздушных десантов заставили нас по-новому взглянуть на роль береговой обороны в будущей войне.

Исторически береговая оборона существовала как род сил, входящий в состав флота, а временами не имела к нему почти никакого отношения. К началу второй мировой войны береговая оборона в корне изменила свое лицо. Помимо береговых батарей, частей морской пехоты, зенитных средств она включала также различные сухопутные части – сухопутную артиллерию, стрелковые части, танки. Одним словом, на флоте появился полноценный род сил, органически в него входящий и готовый вести борьбу с врагом во взаимодействии с корабельными соединениями.

Однажды на одном из совещаний береговиков в Москве, кажется, состоявшемся осенью 1939 года, я решил посоветоваться с нашими ветеранами береговой обороны по всем организационным вопросам. Нужно сказать, что флот имел на редкость сильный коллектив специалистов по береговой артиллерии. Моряки до сих пор помнят И. С. Мушнова, А. Б. Елисеева, С. И. Кабанова, С. И. Воробьева, М. Ф. Куманина и многих других. Все они – участники гражданской войны – хорошо понимали, насколько изменилась сущность береговой обороны, которая все более принимала общевойсковой характер.

Иннокентий Степанович Мушнов, возглавлявший береговую оборону, и его заместитель А. Б. Елисеев являлись ее заслуженными ветеранами. Я, по правде сказать, думал, что они будут стремиться ограничить по старинке свои обязанности береговыми батареями. А вышло наоборот: как и все участники совещания, они потребовали передать им «полноту власти» для обороны баз и укрепленных районов с моря, воздуха и суши, а вместе с этим и все средства, вплоть до сухопутных частей и танков. Я согласился.

Но Л. М. Галлер предупредил, что иного мнения на этот счет придерживается начальник Генерального штаба маршал Б. М. Шапошников. По словам Галлера, в Генеральном штабе существовало такое мнение: вместо передачи всех средств круговой защиты береговой обороне следует подтянуть к берегу сухопутные соединения и береговые батареи подчинить общевойсковому начальнику. Адмирал Галлер переговорил с Шапошниковым, и дело закончилось миром. Предполагаемый вызов по этому поводу в Кремль не состоялся, и мы утвердили

предложение Главного морского штаба.

Несколько слов о тыле Военно-Морского Флота. Возглавлял его в годы войны С. И. Воробьев. Бывалый береговик, он увлекался работой в тылу, и жилка хозяйственника чувствовалась у него во всем. Правда, иногда и у него проскальзывала нотка: мол, где нам, тыловикам, тягаться с настоящими моряками. Но мы всюду подчеркивали огромную роль тыла во всех операциях флота. Разве может выйти в море соединение кораблей без танкера с топливом или без буксира? А кто из моряков может сомневаться в том, как важно для успешных боевых операций быстро отремонтировать корабль или, скажем, вовремя подготовить боеприпасы и продовольствие?

Флот – сложнейший организм, каждая часть которого одинаково важна.

Уделяя много внимания вопросам организации, мы всегда стремились сохранить принцип централизованного руководства. Командующий флотом (или флотилией) был полновластным хозяином на морском театре. Ему должны были подчиняться все рода Морских Сил.

За долгие годы службы на флоте я пришел к выводу: чем меньше линий подчиненности и проще организация, тем яснее круг обязанностей у каждого человека.

Гроза надвигается

В книге «Майн кампф», которую Гитлер написал, когда еще только рвался к власти, сказано: «…когда мы говорим сегодня о новых землях в Европе, мы должны иметь в виду прежде всего Россию». Дальше он с присущей ему наглостью добавляет: «Вся Россия должна быть расчленена на составные части. Эти компоненты являются естественной имперской территорией Германии».

На этом строилась вся политика германского фашизма, и напрасно искать какие-то перемены в настроениях фюрера. Ведя боевые действия в Европе, он не отказывался от своих планов нападения на нашу страну.

Сейчас не остается сомнений, что Гитлер, заключая договор с Советским Союзом, шел на прямой обман и охотно нарушил бы договор даже осенью 1939 года, если бы обстановка сложилась благоприятно.

Наступил 1940 год. В Западной Европе закончилась «странная война». Весенне-летнее наступление немецкой армии привело к захвату Дании, Норвегии, Бельгии, Голландии и, наконец, к падению Франции. Гитлер еще грозит Англии высадить свои

войска на Британские острова, а сам на совещании в ставке 22 июля уже говорит: «Русская проблема будет разрешена наступлением. Следует продумать план предстоящей операции».

Так зарождается замысел, который после оформится в пресловутый план «Барбаросса».

Немецкий генеральный штаб начинает решать практические вопросы: куда наносить главные удары, сколько потребуется войск, какова роль армии, авиации и флота. По мере уяснения задач уточняются сроки начала войны. В угаре побед, одержанных на Западе, происходит явная недооценка мощи Советской страны, а немецкий военный атташе в Москве генерал Кестринг докладывает, что для подготовки Красной Армии к войне потребуется по меньшей мере четыре года.

Еще до подписания Гитлером плана наступления начинается перегруппировка войск и переброска дивизий в Польшу.

В ноябре 1940 года, когда Берлин посещает В. М. Молотов, Гитлер всячески уверяет его в соблюдении договора, а сам немного спустя, 18 декабря, подписывает директиву № 21, которая и получила название плана «Барбаросса». В ней, в частности, указывалось: «Германские вооруженные силы должны быть подготовлены к тому, чтобы сокрушить Советскую Россию в быстротечной кампании». С этого дня подготовка Германии к войне с Советским Союзом принимает такой размах, что становится очевидной для многих.

Мы внимательно следили за войной в Европе. Уже летом 1940 года, когда Германия напала на Францию, выявилось стремление немецкого командования использовать мотомеханизированные части для обходных маневров при преодоления линий обороны противника. При наступлении на военно-морские базы гитлеровцы применяли удары по флангам с одновременной атакой укрепленных районов с тыла.

Все это побудило наш Главный морской штаб задуматься над защитой баз с сухопутных направлений. Были даны указания разработать специальные инструкции – поручить инженерным отделам флотов произвести соответствующие рекогносцировки, а затем приступить к укреплению военно-морских баз с суши.

Следует признать, что эти указания выполнялись не в полную силу. Тем не менее уже с середины 1940 года началось проектирование, а затем создание будущих линий сухопутной обороны баз.

Командующий Черноморским флотом адмирал Ф. С. Октябрьский пишет в своих воспоминаниях: «Военный совет флота еще до начала Великой Отечественной войны получил конкретные указания правительства и высшего военно-морского

командования об усилении не только морской и противовоздушной, но и сухопутной обороны главной базы флота. Еще в феврале 1941 года был рассмотрен и утвержден план строительства главного рубежа сухопутной обороны Севастополя».

Пусть далеко не все было осуществлено из этих наметок, но кое-что моряки успели сделать. И когда в ноябре 1941 года немцы подошли к Севастополю, малочисленные флотские подразделения смогли удержать свои позиции. Сказалось заранее продуманное расположение огневых точек и других оборонительных сооружений.

Перелом в отношениях с Германией, который мы ощущали в воине 1940 года, имел, разумеется, весьма серьезные причины. Мы же видели тогда только отдельные симптомы той перемены, за которыми уже стояло решение Гитлера напасть на Советский Союз. После разгрома Франции перед Гитлером встал вопрос: что делать дальше? Операцию «Морской лев» – высадку десанта на Британских островах – он отложил. Не будем сейчас вдаваться в разбор причин этого решения, они могли быть различными, но один факт неоспорим: в подобной операции большую роль должен был играть флот. А он у немцев был еще недостаточно сильным.

Германия приступила к выполнению обширной судостроительной программы примерно в одно время с нами – в 1938 году. Программа была рассчитана на десять лет и включала в себя постройку 10 огромных линкоров, 4 авианосцев, 15 броненосцев, 49 крейсеров, 248 подводных лодок (см. Руге. Война на море. 1939–1945 гг. М., 1957. С. 58. – *Прим. ред.*). Эта программа была разработана главным образом для борьбы с Англией. Руководители германского флота рассчитывали быть готовыми к войне в середине сороковых годов. Но война разразилась раньше, в 1939 году, и фашисты практически ничего не успели сделать для усиления своего флота. Это обстоятельство, вероятно, тоже сдерживало их, когда возник вопрос об операции «Морской лев». Слабость немецкого флота, бесспорно, явилась одной из причин отказа Гитлера от высадки десанта в Англии, а это, в свою очередь, натолкнуло его на мысль немедленно повернуть оружие на Восток. Что случилось бы, будь в то время у Германии могучий флот, можно только гадать.

Теперь, когда разрабатывался план «Барбаросса», германский военно-морской флот предполагал начать свои действия на Балтике. Верховное армейское командование, опьяненное легкими победами в Европе, ревниво отнеслось к перспективе активного участия флота в военных операциях, и в результате

последнему отвели весьма ограниченную роль. Генералы заверяли Гитлера, что справятся с Советским Союзом сами.

Конечно, помимо соперничества между сухопутными генералами и адмиралами флота в немецкой ставке на ход войны повлияло и то, что Германия продолжала упорную борьбу за Атлантику. Но все же морское командование готовилось широко использовать против нашего флота на Балтике легкие надводные силы, подводные лодки и мины. Армейское же командование рассчитывало за несколько недель с ходу захватить Ленинград, а стало быть, и Кронштадт. Перед немецким флотом в связи с этим ставилась задача: охранять коммуникации и побережье во время победного шествия армии и не выпускать советские корабли из Финского залива. Таковы были расчеты гитлеровцев. Конечно, о плане «Барбаросса» мы тогда еще не знали. А немецкое военное командование, не теряя времени, начало развертывать свои силы на востоке: одна за другой перебрасывались дивизии, строились вблизи наших границ аэродромы. В Финляндию и Румынию, уже втянутых в фашистскую орбиту, сначала посылались специальные миссии, отдельные группы офицеров, а затем и войска. Корабли германского военно-морского флота зачастили с визитами в порты Финляндии. Не считаясь с договором о ненападении, гитлеровцы все более активизировали свою разведку. Самолеты германской авиации то и дело производили «случайные» полеты над нашими военными объектами. С этого времени поступало все больше и больше сведений о готовящемся на нас нападении. С каждым днем становилось очевиднее: фашистская Германия – самый вероятный наш противник. Договор терял свое значение и перечеркивался всем поведением Гитлера.

Мы заметили перемену и в поведении германского военно-морского атташе фон Баумбаха. Не зря он говорил, что командование считает его пост очень важным. Баумбах стал чаще обычного наведываться в отдел внешних сношений Военно-Морского Флота. Он предлагал поделиться с нами разными «полезными данными», а сам, словно бы между делом, пытался выведать данные о нашем флоте.

В общем, к началу 1941 года к нам стали просачиваться сведения о далеко не мирных намерениях Гитлера. Сперва сведения эти были скудными, потом они стали носить более разносторонний и в то же время определенный характер. Уже после войны мне удалось узнать, что фашисты разработали широкий план дезинформации Советского Союза об истинных намерениях Германии. Видимо, именно по этому плану наш военно-морской атташе в Берлине М. А. Воронцов был приглашен к адмиралу Редеру, который пытался навязать ему ложные

выводы о действиях немцев. Как ни старалось германское командование, оно не могло скрыть подготовку крупнейшего наступления на широком фронте – от Баренцева моря до Босфора. В сводках Генштаба и донесениях с флотов содержались тревожные вести. Командующие флотами при встречах или разговорах по телефону настойчиво спрашивали, как в правительстве расценивают недружелюбные действия Германии.

Чаще всех звонил командующий Балтийским флотом В. Ф. Трибуц: поведение немцев на Балтике было особенно подозрительным. Докладывая об очередных нарушениях нашего воздушного пространства или еще о чем-либо в этом роде, В. Ф. Трибуц, человек энергичный и инициативный, неизменно допытывался: как все это понимать?

Действительно, уже в начале 1941 года следовало бы сопоставить, проанализировать все данные и положить их на чашу весов: с одной стороны – поступки гитлеровцев, реальные факты, с другой – их обещания, договор с нами. Что перевесит?

Договор с Германией о ненападении существовал, но существовала ведь и книга Гитлера «Майн кампф». Он развивал в ней планы захвата «восточного пространства» и, как я писал выше, никогда не отказывался ни от своей книги, ни от своих планов.

Если не ошибаюсь, в феврале 1941 года я доложил правительству, что немцы все больше задерживают поставки для крейсера «Лютцов». И. В. Сталин внимательно выслушал меня и предложил впредь подробно сообщать, как пойдет дело дальше. Попутно, обращаясь ко всем присутствующим, он заметил, что в Германии ограничивают наших представителей в передвижении.

Примерно в ту же пору у меня состоялся разговор с А. А. Ждановым. Андрей Александрович часто приезжал в наркомат: он был членом Главного военного совета ВМФ. Как-то после заседания он задержался в моем кабинете. Мы толковали на разные темы. Потом я спросил, не считает ли он действия Германии вблизи наших границ подготовкой к войне. Андрей Александрович высказал мнение, что Германия не в состоянии воевать на два фронта. Он расценивал нарушения нашего воздушного пространства и стягивание немецких сил к границе скорее как меры предосторожности со стороны Гитлера или как средство психологического нажима на нас, не больше.

Я усомнился:

– Если речь идет только о мерах предосторожности, для чего Гитлеру накапливать силы в Финляндии и Румынии? Зачем немецкие самолеты-разведчики летают над Ханко и Полярным? Ведь оттуда им никто не угрожает.

За несколько месяцев до этого разговора я слышал от Жданова довольно решительное утверждение: обе стороны на Западе завязли в войне, и потому мы можем спокойно заниматься своими делами. Теперь он не повторял этих слов, но по-прежнему не считал вероятным скорое столкновение с Германией. Андрей Александрович ссылался и на опыт первой мировой войны, показавший, что борьба на два фронта для Германии непосильна, и даже на известное предостережение «железного канцлера» Бисмарка на сей счет.

Возможно, где-то в душе у Жданова, как и у меня, таились сомнения, а может, он был в курсе каких-то неведомых мне расчетов Сталина и, конечно, наверняка знал об огромной работе по укреплению западных границ, которая тогда велась ускоренными темпами. Эта работа имела смысл прежде всего на случай войны с Германией. Значит, вероятность такой войны учитывалась.

И все-таки просчетов было допущено немало. Уж сколько говорилось об авиации и ее мощных налетах в первые же дни и даже часы военного столкновения. Сколько писалось и рассказывалось о роли штабов всех степеней и их надежном укрытии в военное время! Я лично прочувствовал это на себе. Когда в Картахене приходилось сидеть часами в плохо оборудованном укрытии – рефухии, невольно приходили мысли: надежные укрытия следует создавать еще в мирное время.

Не запрашивая разрешения, на свой риск и страх, я приказал строить бетонированный блок, в котором можно было разместить немного людей и средства связи Наркомата ВМФ. А Наркомат обороны пока ничего не предпринимает.

В своей книге «Через три войны» бывший командующий Московским военным округом И. В. Тюленев рассказывает, как накануне нападения гитлеровцев на нашу страну бывший Нарком обороны К. Е. Ворошилов спросил его:

– Где подготовлен командный пункт для Верховного Главнокомандования?

Тюленев ответил, что ему никто и никогда не поручал этим заниматься.

А ведь вопрос можно было разрешить в мирную пору, если бы Генеральный штаб уделил ему больше внимания. И теперь трудно понять, почему так делалось на фоне колоссальных мероприятий по повышению обороноспособности страны в целом.

Правительство спешно приспособило одну из станций метро для работы Ставки. Там она находилась первый год войны. Только со временем везде, где нужно, появились укрытые командные пункты, и штабы всех степеней могли работать

спокойно при любой обстановке в воздухе.

Военные события не всегда развиваются по нашему усмотрению. Но как бы ни был неожиданным тот или иной поворот событий, он не должен застать нас врасплох, к нему нужно быть готовым, особенно когда речь идет об обороне государства. А оборона страны зависит не только от числа дивизий, танков и самолетов, имеющихся на вооружении, но прежде всего от готовности немедленно привести их в действие, эффективно использовать, когда возникнет необходимость.

Подготовка к войне – не просто накопление техники. Чтобы отразить возможное нападение, надо заранее разработать оперативные планы и довести их до исполнителей. Да и это лишь самое начало. Исполнители должны разработать свои оперативные документы и, главное, научиться действовать по ним. Для этого нужно время и время.

С кем конкретно следует быть готовыми воевать? Когда? Как? Это не праздные вопросы. От них зависит весь ход войны.

Думал ли об этом Сталин? Ведь он в то время – в мае 1941 года – был не только Генеральным секретарем ЦК, но и Председателем Совнаркома СССР. Конечно, думал. Полагаю, у него было твердое убеждение, что война неизбежна.

Партия и правительство предвидели, что война обязательно вспыхнет на западе или на востоке. А возможно, в одно и то же время и там и тут. Недаром же наши войска сосредоточивались одновременно и на западе, и на востоке. И тут и там укреплялись границы. Да и перемещения крупных военачальников в конце 1940 – начале 1941 года тоже говорят о подготовке к войне на два фронта. Вообще же подготовка к возможному военному конфликту началась значительно раньше и проводилась последовательно, с огромным напряжением сил. Каждый советский человек понимал, что стремительное наращивание нашей индустриальной мощи необходимо прежде всего для укрепления обороноспособности страны. Мы должны были спешить, и партия прямо говорила об этом народу. За годы предвоенных пятилеток страна преобразилась, были созданы экономические основы нашей обороноспособности. Теперь совершенно ясно, какую роль сыграло, скажем, создание новых промышленных центров на востоке страны – Кузбасса, Магнитки и других.

Все мы знали, что наша страна отстала от передовых капиталистических стран на 50-100 лет и что мы должны были пробежать это расстояние за десять лет. Иначе нас сомнут. И советские люди действительно прошли за десятилетие такой путь промышленного развития, на который другие государства

тратили целое столетие. Об этом забывать нельзя.

Огромное внимание партия и правительство уделяли нашим Вооруженным Силам.

Многое, очень многое делалось. И все же не хватало постоянной, повседневной готовности к войне.

К слову сказать, Сталин, по-видимому, ошибался в сроках возможного конфликта, он считал, что времени еще хватит.

Огромный авторитет И. В. Сталина, как мне думается, сыграл двоякую роль. С одной стороны, у всех была твердая уверенность: Сталину, мол, известно больше, и, когда потребуется, он примет необходимые решения. С другой – эта уверенность мешала его ближайшему окружению иметь собственное мнение, прямо и решительно высказывать его. А на флотах люди были твердо убеждены: коль нет надлежащих указаний, значит, война маловероятна.

Нам, морякам, не оставалось ничего другого, как следить за действиями Наркомата обороны. Мы понимали подчиненную роль флота по отношению к сухопутным силам в будущей войне и не собирались решать свои задачи отдельно от них. Когда Наркомом обороны был К. Е. Ворошилов, мы исходили еще и из того, что он, как член Политбюро, лучше нас знает планы и решения высшего руководства, сам участвует в их разработке, а следовательно, может многое нам посоветовать.

После финской кампании Наркомом обороны стал С. К. Тимошенко. Я старался установить с ним тесный контакт. Но отношения у нас как-то не клеились, хотя их нельзя было назвать плохими. С. К. Тимошенко, загруженный собственными делами, уделял флоту мало внимания. Несколько раз я приглашал его на наши совещания с командующими флотами по оперативным вопросам, полагая, что это будет полезно и для нас и для Наркома обороны: ведь мы должны были готовиться к тесному взаимодействию на войне. Семен Константинович вежливо принимал приглашения, но ни на одно наше совещание не приехал, ссылаясь на занятость.

Контакт с Генштабом я считал особенно важным потому, что И. В. Сталин, занимаясь военными делами, опирался на его аппарат. Следовательно, Генштаб получал от него указания и директивы, касающиеся и флота.

В бытность начальником Генштаба Бориса Михайловича Шапошникова у нас с ним установились спокойные и деловые отношения. Удовлетворяли нас и отношения с К. А. Мерецковым, который возглавлял Генеральный штаб с августа 1940 года. Кирилла Афанасьевича я немного знал еще по Испании, потом встречался с ним, когда он командовал Ленинградским военным

округом. Мы всегда находили общий язык. Мне приходилось решать с ним ряд вопросов, например об усилении сухопутных гарнизонов Либавы и Ханко, о взаимоотношениях Балтфлота с Прибалтийским военным округом. И мы как-то легко договаривались.

К. А. Мерецков был начальником Генштаба всего несколько месяцев. 1 февраля 1941 года его сменил на этом посту генерал армии Г. К. Жуков. Я ездил к нему несколько раз, но безуспешно. Он держал себя довольно высокомерно и совсем не пытался вникнуть во флотские дела.

Сперва я думал, что только у меня отношения с Г. К. Жуковым не налаживаются и что с ним найдет общий язык его коллега, начальник Главного морского штаба И. С. Исаков. Однако у Исакова тоже ничего не вышло.

Помнится, он был однажды у Г. К. Жукова вместе со своим заместителем В. А. Алафузовым. Жуков принял их неохотно и ни одного вопроса, который они ставили, не решил. Впоследствии адмирал Исаков обращался к Жукову лишь в случаях крайней необходимости.

Вместе с тем в Генштабе были товарищи, относившиеся к флотским делам с вниманием, например заместитель начальника Генштаба Н. Ф. Ватутин, начальник оперативного управления Г. К. Маландин и его заместитель А. М. Василевский. До сих пор с удовольствием вспоминаю встречи перед войной с генерал-лейтенантом Н. Ф. Ватутиным и генерал-майором А. М. Василевским. Однако трудности создавали не отдельные работники, которые всегда отличаются друг от друга своими личными качествами. Отношения двух военных наркоматов не были достаточно четко определены – вот в чем был гвоздь вопроса!

Программу строительства большого флота, начатую перед войной, мы свернули, успев осуществить лишь малую ее часть, особенно это относится к строительству крупных кораблей. Все же Военно-Морской Флот к 1941 году был в общем новым – почти весь он строился после революции.

Каковы же были наши морские силы? Мы имели к 1941 году около 600 боевых кораблей. На разных морях плавало 3 линкора, 7 крейсеров, 59 эсминцев, 218 подводных лодок. Иной раз приходится слышать разговоры о том, что огромная роль подводных лодок в войне стала ясна лишь в послевоенные годы. Это далеко не так. Конечно, теперь, став атомными, подводные лодки приобрели особое значение. Их скорость превышает скорость надводных кораблей, а район плавания практически не ограничен. За много лет службы на флоте я не встречал ни

одного адмирала, который не оценил бы по достоинству подводные корабли.

Я не устану повторять, что лишь разумное и научно обоснованное сочетание различных родов морских сил и классов кораблей может обеспечить выполнение задач, стоящих перед флотом.

На Севере и Дальнем Востоке наш флот был численно невелик, но на Черном и Балтийском морях советские подводные и надводные силы значительно превосходили по своей ударной мощи флоты других государств на этих же театрах.

Авиация на море мало чем отличалась от сухопутной. Всего мы имели 2581 самолет. Много сухопутных бомбардировщиков переоборудовали под торпедоносцы и для постановки мин. Существовала, правда, специальная морская авиация, в частности разведывательная, но малочисленная, гидросамолеты были преимущественно устаревших типов. Маловато имели мы скоростных бомбардировщиков и истребителей, вовсе не имели пикировщиков и штурмовиков, которые наиболее пригодны для нападения на движущиеся корабли.

Зато в артиллерии мы были сильны. Стоит вспомнить нашу 130-миллиметровую пушку для эсминцев с дальностью боя около 25 километров или созданную в 1937 году 180-миллиметровую трехорудийную башню для крейсеров типа «Киров», стрелявшую на расстояние свыше 45 километров. Ни один флот не имел тогда таких совершенных орудий. Отличными орудиями оснащались и береговые батареи.

Хуже обстояло дело с противовоздушной обороной. Наши зенитки не могли вести эффективный огонь по пикировщикам. Не хватало радиолокационных средств для кораблей и военно-морских баз.

Хороши были наши торпеды для надводных и подводных кораблей, но в минном оружии и по тралам мы отставали.

В общем, хотя мы и не успели создать крупный флот, оснастить наши морские силы всеми новейшими средствами борьбы, все же это был флот боеспособный, полный решимости защищать Родину вместе со всеми ее Вооруженными Силами.

Мы готовились встретить врага согласованными ударами подводных и надводных кораблей, авиации и береговой обороны. Стремление использовать совместно разнородные силы сказалось и на самой организации флота. У нас были созданы маневренные соединения – эскадры и отряды, состоявшие из кораблей различных классов. Мы уже тогда формировали соединения не по классам кораблей, как раньше, а в зависимости от оперативных и тактических задач, которые им предстояло решать. Времена

классических морских битв, когда крейсера сражались с крейсерами, а миноносцы с миноносцами, миновали.

Понятно, что готовность флота к войне – это прежде всего готовность его людей. Подготовка рядовых и старшин шла успешно. Флот всегда получал хорошее пополнение. На корабли, как правило, направляли призывников, близких флоту по своей гражданской специальности: рыбаков, торговых моряков, жителей приморских районов. Они легче осваиваются с военно-морской службой. Однако чем больше флот оснащался новой техникой, тем выше становились требования даже к рядовым краснофлотцам.

Еще в 1939 году в правительстве подробно обсуждали, как лучше обеспечить флот специалистами – рядовыми и старшинами. Было два пути: увеличить срок службы или набирать больше людей на сверхсрочную; в конце концов решили использовать и тот и другой. Срок службы увеличили до пяти лет, одновременно усилили вербовку на сверхсрочную, заинтересовав сверхсрочников материально. И число их стало расти из года в год. Вскоре они уже занимали все основные старшинские должности на кораблях. Особенно много сверхсрочников было в подводном флоте – на некоторых лодках до трех четвертей всего экипажа. Это был поистине наш золотой фонд.

Последние учения сорок первого года показали высокую выучку матросов и старшин. Любой из них мог, как правило, не только обслуживать машины и приборы, но и устранять их неисправности.

Вспоминается показательный случай. Во время войны советские команды принимали в Англии несколько кораблей, которые передавались нам за счет трофейного итальянского флота: линкор, эсминцы, подводные лодки. Там, конечно, с пристальным вниманием наблюдали за действиями советских моряков. Скоро распространился слух, будто мы прислали команды, специально подобранные из одних офицеров и старшин. На самом же деле это были обычные советские моряки, к тому же наспех собранные с различных кораблей. В течение нескольких недель они приняли и освоили незнакомую технику, а затем отлично привели корабли в Мурманск.

Весь личный состав флота был воспитан в духе преданности своей Родине. В этом – огромная заслуга наших командиров и политработников. Я уже писал о том, что политработники в мирные дни помогали командирам успешно решать задачи боевой и политической подготовки. А когда грянула война, они вместе с командирами всегда оказывались там, где было опасно, своей находчивостью, выдержкой, отвагой воодушевляя моряков

на подвиг.

Много мы заботились о подготовке командного состава. Командиры и специалисты – механики, артиллеристы, связисты, минеры – в общем-то, всегда заняты своим сравнительно узким делом, изо дня в день совершенствуются в нем. Но круг обязанностей строевого командира очень широк. Строевой командир обязан иметь и специальные знания, должен заботиться об организации службы и дисциплины, о воспитании своих подчиненных. Этим он занят с утра до позднего вечера. А вот как растет командир теоретически, как умеет он применять в бою свои знания, в мирное время не так заметно. Поэтому оперативно-тактическая подготовка командиров зачастую отставала.

Кроме них один крейсер был получен от США.

В конце сорокового и в начале сорок первого года мы сосредоточили свои усилия на том, чтобы командиры учились не только за книгой или на оперативных играх по картам, но прежде всего – в море. Черноморцам это было проще: они плавали круглый год. И на Балтике флот в 1941 году начал плавать очень рано. Правда, зима в том году выдалась лютая, лед долго сковывал даже такую обычно не замерзающую базу, как Таллин. Но корабли при первой возможности выходили на морские просторы.

В 1941 году все наши флоты учились в условиях, близких к боевым. В таких условиях неизбежно повысилось и число аварий. Это, вероятно, помнят все, кто служил на флоте в то время.

Аварии и катастрофы вообще надолго врезаются в память. Иногда они даже становятся для флотских людей своего рода ориентирами во времени. «Помнишь, это было в то лето, когда Миша Москаленко, командуя эсминцем, таранил лодку», – вспомнит кто-нибудь, желая уточнить дату давнего события.

Аварии переживаются тяжело. Виноватыми чувствуют себя не только те, кто непосредственно совершил ошибку, но и окружающие, особенно командиры. Да и спрос со всех – это понятно. За крупными авариями иной раз следовали постановления правительства, приказы народного комиссара. Они сопровождались нередко оргвыводами «в назидание потомству». От флота требовали извлечь уроки, еще и еще раз проверить организацию службы, добиться, чтобы подобное никогда не повторялось.

Требования, конечно, справедливые, но их категоричность имела и обратную сторону: получив такие приказы из Москвы, командование на местах начинало упрощать маневры, проводило их в облегченных условиях. Признаться, и мы в наркомате порой

потворствовали этому. Кому хочется получить лишнюю неприятность?

Больше всего ограничений устанавливали для подводных лодок. Сложные маневры с их участием часто чреваты происшествиями, порой тяжелыми. Не один командующий поплатился за них званием и должностью. В результате подводников ограничивали в маневрировании при выходе в атаку. Надводные корабли-цели старались позировать им на меньших скоростях и при постоянных курсах, хотя все понимали, что на войне будет по-другому.

Как-то я беседовал на эту тему с А. А. Ждановым. Доказывал, что чрезмерная боязнь аварий мешает нам готовить настоящих, смелых подводников, а на войне мы поплатимся за это. Разговор шел вскоре после гибели подводной лодки на Северном флоте.

Жданов рассердился:

– Так вы хотите, чтобы я одобрил безнаказанность за аварии и, значит, поощрял их?

Убедить Андрея Александровича мне не удалось, да и, честно говоря, сам я был не очень готов отказаться от практики, которая прочно установилась. Понимал, какими «фитилями» это грозит мне самому.

Немало в предвоенные годы случалось несчастий и с самолетами. В бытность мою командующим Тихоокеанским флотом мы имели достаточно авиации, и самолеты летали очень много. Но не все проходило гладко. Случались серьезные происшествия. Отдашь после них строгий приказ о борьбе с авариями, и люди начинают побаиваться. А это ох как опасно на войне! В бою чрезмерная осторожность и боязливость куда хуже, чем отчаянный риск. Понимать мы это понимали, но и не наказывать за аварии не могли. Трудно тут найти золотую середину. А надо было.

После финской кампании мы старались не допускать никаких лишних ограничений на учениях. Командиры кораблей и соединений стали действовать днем и ночью, в сложных условиях, куда смелее. Мелкие неполадки и происшествия им никто не ставил «в строку».

Учеба на море шла с нарастающим напряжением вплоть до того дня, когда разразилась война. На Балтике в мае и июне 1944 года учеба проходила уже в совсем необычных условиях. Выходя в море, флот выставлял дозоры, увеличивал и боевое ядро. Авиация вела усиленную воздушную разведку. Все это делалось на случай не условного, а действительного нападения настоящего, а не воображаемого врага.

Некоторые теперь утверждают, якобы И. В. Сталин не

придавал значения повышению боевой готовности Вооруженных Сил. Больше того, будто бы он просто запрещал этим заниматься. С этим я согласиться не могу. Ему, конечно, сообщали о повышенной готовности флотов и тех мерах, которые мы предпринимали в последние четыре – шесть предвоенных месяцев. По этому поводу мы посылали доклады и оперативные сводки в правительство и Генеральный штаб и никаких возражений оттуда не получали.

Но то, что моряки не получали никаких указаний о повышении боеготовности флотов непосредственно от правительства, я отношу к большому промаху. Ведь нашу страну нельзя было считать в ту пору слабой морской державой. Не случайно в роковую ночь на 22 июня фашисты обрушились на главную базу Черноморского флота – Севастополь, а также на наши морские базы Балтики и пытались вывести из строя корабли.

Что значит готовность

Так повелось, что, говоря о начальном периоде войны, обычно подчеркивают внезапность нападения на нас гитлеровской Германии и те преимущества, которые враг получил благодаря этому.

Безусловно, напасть внезапно, врасплох – очень важно и выгодно для агрессора. Но объяснять наши неудачи только этой причиной нам, военным людям, не к лицу.

Мы не имеем права быть застигнутыми врасплох. Еще на школьной скамье нам внушали, что войны теперь начинаются без предупреждения «Иду на вы». Рыцарские времена миновали. Любая агрессия готовится тайно, и об этом забывать нельзя.

Внезапность принято делить на стратегическую, оперативную и тактическую. О стратегической внезапности нападения 22 июня 1941 года не может быть и речи. Ибо повадки немецкого командования нам были хорошо известны. Немецкие генералы издавна считали непременным условием успеха не только внезапность нападения, но и силу первых ударов. Они давно делали ставку на блицкриг. Так, германский генеральный штаб, действуя по пресловутому плану Шлиффена – Мольтке, собирался в первой мировой войне разгромить Францию за полтора-два месяца, то есть раньше, чем Россия успеет развернуть свои войска.

Последующие агрессивные действия немцев были особенно характерны «молниеносными» ударами и внезапными наступлениями. Перед нашими глазами в предвоенные годы

прошла серия таких операций: Гитлер оккупировал Австрию, Чехословакию, захватил Польшу, разгромил Францию. Мы видели, в каком темпе все это совершалось.

В середине 1940 года германский генеральный штаб, предвидя, что борьба с Англией может быть длительной и упорной – за спиной Англии стояла Америка, – принял решение напасть на Советский Союз. Пусть мы доподлинно тогда еще не знали этого, хотя тревожных сигналов поступало все больше, но в том, что гитлеровцы стремились сделать свои первые удары неожиданными и сокрушительными, не было ничего удивительного. Более того, немцы открыто сосредоточивали свои дивизии на наших границах. Значит, тучи сгущались над нами давно, и молния готова была ударить в любую минуту.

Чтобы избежать стратегической внезапности нападения, требовалась длительная подготовка. Стратегические планы трудно разрабатывать и менять на ходу. Поэтому очень важно своевременно определить вероятного противника и сделать правильный прогноз о его намерениях, и прежде всего о наиболее вероятных направлениях ударов.

Противнику удалось добиться оперативной внезапности – на рассвете 22 июня 1941 года он застал советские пограничные части врасплох и вторгся на нашу территорию.

Причин тому много. Одна из них – недооценка всей международной обстановки, и в частности возросшей угрозы со стороны самой агрессивной в ту пору страны – фашистской Германии. Другая – недостаточная наша готовность к отражению первых атак врага.

Мы немало сделали для повышения боевой готовности. Но, по-видимому, далеко не все, что следовало.

В самом деле. Еще во второй половине дня 21 июня стало известно: в ближайшую ночь можно ожидать нападения немцев… Что помешало и тогда привести в полную боевую готовность все приграничные войска от самых северных широт до самых южных? Теперь известно, что к полуночи 22 июня советская авиация потеряла 1200 самолетов, из них на земле было уничтожено 800…

Я специально привел пример из авиации. Ведь нашим авиационным войскам не требовалось передислоцироваться, как, скажем, пехоте. А на готовность подняться в воздух у авиаторов ушло бы не более пятнадцати – двадцати минут. Во всяком случае, это неоспоримо в части истребителей.

К сожалению, все говорило за то, что проявилась оперативная, а вместе с нею и тактическая неподготовленность многих наших соединений к возможному вражескому нападению.

Иногда мне доводилось слышать такое утверждение: наше отступление было неизбежным потому, что немцы имели большой военный опыт. Подобное утверждение я отвергал ранее и отвергаю сейчас как незаслуженный упрек в адрес наших мужественных солдат и командиров.

Не берусь судить, почему и насколько внезапным оказалось нападение фашистской Германии на наших сухопутных границах. Расскажу о готовности Военно-Морского Флота.

Еще в Испании я убедился в способности авиации наносить неожиданные мощные удары по кораблям. Готовность флота всегда должна быть высокой. Нужны быстрые действия всех средств ПВО, рассредоточение кораблей, затемнение объектов и многое другое. Прозевал несколько минут – и понес тяжелые потери. Это крепко засело в моей памяти.

Над повышением готовности флота мы усиленно работали еще на Дальнем Востоке во время хасанских событий. Надо было считаться с возможностью налета на Владивосток. У нас не было тогда гарантии, что удастся локализовать бои у озера Хасан. Смысл наших мер заключался в том, чтобы в любом случае, отпарировав первый удар врага, обеспечить себе дальнейшее развертывание сил.

Подлинным энтузиастом создания четкой системы готовности на Тихоокеанском флоте, как я уже говорил, был начальник оперативного отдела штаба флота М. С. Клевенский. Война с Германией застала его в должности командира Либавской военно-морской базы. Ночью он был предупрежден о возможном нападении немцев, а уже через два-три часа отражал один налет фашистской авиации за другим. И отражал уверенно, без паники, до последней возможности защищая передовую базу.

Так произошло не в одной Либаве, а и в остальных базах флота, потому что те меры, которые мы начали применять на Тихом океане на случай внезапного нападения, позднее разрабатывались в масштабе всех военно-морских флотов.

Конечно, нужно учитывать, что главный удар враг наносил по нашим сухопутным войскам. Им, безусловно, было намного труднее, чем морякам, и я вовсе не хочу умалять героизма и самоотверженности наших пехотинцев: им первым пришлось встать на пути стальной лавины фашистских танков. Речь пойдет только о некоторых организационных вопросах.

Не могу утверждать, что все у нас было детально отработано, но мы стремились подготовиться как можно лучше, постоянно об этом думали. Когда фашистская Германия напала на Советский Союз, «военно-морское командование смогло значительно быстрее, чем командование Красной Армии, привести свои силы в

боевую готовность», – сказано в «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945». Наш флот в роковую ночь на 22 июня не потерял ни одного корабля. Думается, этот факт представляет интерес не только для истории.

Мне неоднократно приходилось слышать, что более высокая готовность флота объясняется якобы лишь спецификой морской службы.

– В чем же заключается эта специфика? – допытывался я, но резонного ответа не получал.

Некоторые, объясняя «специфику» морской службы, ссылались на то, что, мол, личный состав кораблей легче собрать. Ошибочное представление. На корабли, стоящие на рейде, труднее доставить людей, если они уволены на берег. И привести в готовность флот с его кораблями и частями, разбросанными на огромном пространстве, вряд ли легче, чем сухопутные войска.

Специфика, о которой идет речь, в предвоенный период была для всех одна: внимательно следи за противником и не опоздай, иначе он нанесет мощный удар, от которого трудно будет оправиться.

Мне хочется привести несколько примеров, когда флоты с присущей им «спецификой» были застигнуты врасплох и понесли большие потери. В 1904 году, когда отношения России с Японией обострились до предела и возможность военного столкновения стала неизбежной, русская эскадра в Порт-Артуре могла обезопасить себя от внезапного удара. Для этого достаточно было убрать часть кораблей с внешнего рейда, рассредоточиться и выставить надлежащие дозоры. Радиосвязи тогда еще не существовало, но ведь достаточно было бы простого флажного сигнала, допустим, с мачты сопки Золотой. Но этого сделано не было, и японские миноносцы надолго вывели из строя ряд крупных кораблей.

Всем памятен разгром американского флота в Перл-Харборе 7 декабря 1941 года. Тогда у американцев тоже были все основания ожидать нападения. К 1940 году накопился немалый опыт неожиданных наступлений немцев в Польше, Норвегии, Дании, Бельгии, Голландии и Франции, имелись прекрасные средства связи и была известна роль авиации в начале войны. Между тем американские моряки не приняли мер предосторожности: Перл-Харбор не был затемнен, корабли стояли, как обычно, борт о борт, телеграмма, посланная на Гавайские острова, вовремя не поспела, средства ПВО не были приведены в полную готовность. И вот результат: японцы вывели из строя почти весь линейный флот, более трех с половиной тысяч человек погибли. А получи американцы за два-три часа до атаки японцев предупреждение,

все сложилось бы совсем иначе.

Можно привести еще один пример: 11 ноября 1940 года самолеты с английского авианосца «Илластриес» атаковали итальянский флот в базе Таранто. Три линкора – «Кейвор», «Литторио» и «Дуилио» – были выведены из строя. Англичане потеряли всего два самолета.

Иными, гораздо большими, могли быть потери в первые дни войны и у нас в Севастополе, Измаиле, Кронштадте, Таллине и Полярном, если бы командование на местах не приняло всех мер предосторожности. «Специфика» заключалась в том, что почти два года на всех флотах шла разработка документов по системе готовностей. Их настойчиво вводили в жизнь, проверяли и отрабатывали на сотнях учений – общих и частных.

Было точно определено, что следует понимать под готовностью № 3, под готовностью № 2, под готовностью № 1.

Номером три обозначалась обычная готовность кораблей и частей, находящихся в строю. В этом случае они занимаются повседневной боевой подготовкой, живут обычной жизнью, но сохраняют запасы топлива, держат в исправности и определенной готовности оружие и механизмы.

Готовность № 2 более высокая. Корабли принимают все необходимые запасы, приводят в порядок материальную часть, устанавливается определенное дежурство. Увольнения на берег сокращаются до минимума. Личный состав остается на кораблях. В таком состоянии корабли могут жить долго, хотя такая жизнь требует известного напряжения.

Самая высокая готовность – № 1. Она объявляется, когда обстановка опасная. Тут уже все оружие и все механизмы должны быть способны вступить в действие немедленно, весь личный состав обязан находиться на своих местах. Получив условный сигнал, каждый корабль и каждая часть действует в соответствии с имеющимися у них инструкциями.

Поначалу не все получалось гладко. Первые проверки и учения на кораблях вскрыли массу недостатков. Не меньше года понадобилось, чтобы флоты научились быстро и точно переходить на повышенную готовность. Не буду перечислять все, что пришлось проделать в штабах, на кораблях и в частях. Большая это была работа, шла упорная борьба за время – не только за часы, но и за минуты, даже секунды с момента подачи сигнала до получения доклада о готовности флота. Такая борьба за время в военном деле чрезвычайно важна.

Враг у границ

Гитлеровцы не могли все время держать свой совершенно секретный план «Барбаросса» запертым в сейфах генерального штаба. План надо было осуществлять, давать конкретные директивы нижестоящим штабам. Немецкие генералы должны были торопиться. Время не ждало.

В соответствии с «Барбароссой» гитлеровцы готовили против СССР огромную армию и флот. Германия договаривалась о взаимодействии со своими союзниками. Как уже рассказывалось, еще в начале 1941 года немцы совершили ряд грубых нарушений нашего воздушного пространства на Балтике и в районе Мурманска. Немецкие самолеты «ошибались» все чаще и норовили летать над нашими базами, аэродромами и береговыми батареями. В конце января мне стало известно об интересном разговоре японского военно-морского атташе Ямагути с начальником отдела внешних сношений ВМФ. Ямагути перед тем только что вернулся из Берлина и настойчиво добивался приема в нашем наркомате. Прибыв в отдел внешних сношений, он как бы доверительно стал делиться своими берлинскими впечатлениями.

– Немцы очень недовольны Италией, – говорил он. – Один друг по «оси» осрамился.

Ямагути имел в виду поражения итальянской армии в войне против Греции. Муссолини развязал эту войну, рассчитывая легко захватить большую часть Балканского полуострова. Он спешил перебежать дорогу Гитлеру, который тоже зарился на Балканы. Но Муссолини переоценил свои силы. Маленькая Греция дала ему мужественный отпор и отбросила итальянские армии в глубь Албании. Там они и топтались, не в состоянии изменить положение.

– А как Германия думает помочь Италии? – поинтересовался начальник отдела внешних сношений.

– Гитлер будет искать развязки в другом месте – на Востоке, – заявил Ямагути.

Тут же он пояснил, что имеется в виду движение на проливы – Босфор, Дарданеллы и дальше – на колониальные владения Англии. Японский атташе явно хотел отвести нам глаза. Дескать, не обращайте внимания на то, что немцы подбираются к Болгарии, это направление не против вас. Но тут же почему-то оговорился:

– Не исключено столкновение между Берлином и Москвой.

30 января мы официально донесли об этом любопытном разговоре заместителю Председателя Совнаркома К. Е. Ворошилову.

В то время я взял себе за правило собирать в отдельной папке все мелкие, но подозрительные факты поведения немцев, чтобы

при случае докладывать лично Сталину. О более крупных фактах мы сразу же сообщали письменно.

В начале февраля одно за другим поступило несколько сообщений о том, что в болгарские порты Варну и Бургас прибывают немецкие военные специалисты, доставляются береговые орудия и зенитные пушки. 7 февраля я письменно сообщил об этом И. В. Сталину и Председателю Совнаркома В. М. Молотову.

Невольно приходилось сопоставлять новые факты с тем, что говорил японский атташе. Конечно, этот опытный разведчик не собирался предупреждать нас об опасности. Скорее всего, он хотел усыпить наше внимание: немцы, мол, целятся не на Москву, а на владения Великобритании. Но это выглядело слишком наивным. В самом деле! Если бы немцы обосновались только в Варне и Бургасе! Однако они проявляли не меньшую активность в Румынии, которая, как известно, ближе к нашим южным границам, чем к Турции. Они стали перебазировать свои войска в Финляндию, а ведь та не имела никакого отношения к походу на Грецию или, скажем, на Египет. Попросили разрешения у Швеции на транзит своих частей через ее территорию и, кстати, получили его.

Вести о передвижении немецких войск по Финляндии, Румынии и Болгарии все чаще появлялись в сводках Главного морского штаба. По твердо установившемуся порядку мы ежедневно посылали эти сводки в Генеральный штаб. Но то, что становилось известно морякам, относилось прежде всего к морям, портам и побережью. Генеральный штаб, видимо, знал и многое другое – из иных источников.

В конце января 1941 года из разговора с начальником Генерального штаба К. А. Мерецковым я понял, что в Наркомате обороны озабочены положением на границах. Готовилась очень важная директива, нацеливающая командование округов и флотов на Германию как на самого вероятного противника в будущей войне.

Директива вышла 23 февраля. Конечно, поздно – до войны оставалось около четырех месяцев. Однако и за такой срок можно было успеть сделать еще многое. В это время кроме общей директивы особенно требовались указания о повышении готовности. Но пока директива готовилась, произошла смена начальников Генерального штаба.

К. А. Мерецков, как говорили, после неудачной оперативной игры был освобожден, его место занял Г. К. Жуков.

Ни правительство, ни Генеральный штаб не установили строгого контроля над тем, как выполняется директива на местах,

а там, чувствуя прохладное отношение наверху, тоже не спешили.

В конце февраля и начале марта немецкие самолеты снова несколько раз грубо нарушили советское воздушное пространство.

Они летали с поразительной дерзостью, уже не скрывая, что фотографируют наши военные объекты. Командующие флотами с беспокойством сообщали, что гитлеровцы просматривают их главные базы.

– Как быть? – спрашивали меня.

Я предложил Главному морскому штабу дать указание флотам открывать по нарушителям огонь без всякого предупреждения. Такая директива была передана 3 марта 1941 года. 17–18 марта немецкие самолеты были несколько раз обстреляны над Либавой. Что же делать, если агрессор наглеет? Уговорами его не приведешь в чувство.

В последние предвоенные недели, когда немецкие самолеты стали особенно нагло появляться не только над отдельными объектами, но и над главными базами – в частности над Полярным, – я снова распорядился открывать по ним огонь, приказав такие случаи особо выделять в оперсводках для Генерального штаба. Не припомню, докладывал ли я устно об этом И. В. Сталину или В. М. Молотову, но, перечитывая сейчас донесения с флотов, нахожу среди них доклады, и в частности от командующего Северным флотом А. Г. Головко, о том, что зенитные батареи открывают огонь по немецким самолетам, летающим над нашими базами. Кстати говоря, Сталин, узнав о моем распоряжении, ничего не возразил, так что фактически в эти дни на флотах уже шла война в воздухе: зенитчики отгоняли огнем немецкие самолеты, а наши летчики вступали с ними в схватки на своих устаревших «чайках». Формулу «Не позволять чужим самолетам летать над нашими базами и вместе с тем не поддаваться провокациям» они понимали правильно: глупо заниматься уговорами бандита, когда он лезет в твой дом.

После одного из таких случаев меня вызвали к Сталину. В кабинете кроме него сидел Берия, и я сразу понял, откуда дует ветер.

Меня спросили, на каком основании я отдал распоряжение открывать огонь по самолетам-нарушителям.

Я пробовал объяснить, но Сталин оборвал меня. Мне был сделан строгий выговор и приказано немедля отменить распоряжение. Пришлось подчиниться.

Главный морской штаб дал 29 марта директиву: «Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки самолетов противника на аэродромы».

Результаты нетрудно было предвидеть. Немцы, чувствуя, что мы осторожничаем, стали вести себя еще более вызывающе. 5 апреля очередной фашистский разведчик появился над Либавой. В воздух поднялись наши истребители. Они начали «приглашать» фашиста на посадку. Он, конечно, не подчинился. Наши самолеты дали, как требовало того предписание, двадцать предупредительных выстрелов. Разведчик ушел, а германское посольство в Москве заявило протест: дескать, обстреляли мирный самолет, летавший «для метеорологических наблюдений».

Выдавать шпионские полеты за «метеорологические» придумали давным-давно. Послевоенные нарушители границ в этом смысле неоригинальны.

Недружелюбные действия немцев, частые нарушения нашего воздушного пространства вызывали беспокойство среди краснофлотцев и командиров. В политдонесениях с флотов все чаще сообщалось, что люди с тревогой говорят о возможности войны.

В конце апреля или в самом начале мая ко мне зашел начальник Главного управления политпропаганды ВМФ И. В. Рогов.

– Как быть с разговорами о готовящемся нападении немцев на Советский Союз?

Иван Васильевич был человеком требовательным и строгим. Но тут он чувствовал себя неуверенно: знал, что происходит на морях и границах. Наедине мы не раз обменивались мнениями, и Рогов, как и я, высказывал свою озабоченность. Ему, конечно, были известны меры, которые принимал наш наркомат. А официальные сообщения в печати носили подчеркнуто успокоительный характер. Что же делать политработникам, как разговаривать с людьми?

Вопрос, поставленный Роговым, был весьма щекотливым. Посоветовавшись, мы решили: надо дать политорганам указание повышать готовность, разъяснять морякам, что фашистская Германия – самый вероятный наш противник. На кораблях, в соединениях эти указания восприняли без кривотолков.

На флотах в последние предвоенные дни мы изо всех сил стремились завершить работы по повышению боевой мощи. Чтобы быстрее ввести в строй береговые батареи, разрешали ставить их не на постоянные фундаменты из бетона, а на деревянные. Новые аэродромы включали в число действующих еще до полного окончания строительства взлетных полос. В ускоренном порядке соединенными усилиями моряков, артиллеристов и инженерной службы создавалась оборона военно-морских баз с суши,

независимо от того, лежала ли ответственность за нее на флоте или на сухопутных войсках. Чтобы нас не застали врасплох, мы вели постоянную разведку самолетами и подводными лодками на подходах к базам с моря. Около баз выставляли усиленные дозоры. Флоты ускоряли перевод кораблей в первую линию, то есть повышали их боеспособность.

Обо всех этих мерах предосторожности я, как правило, докладывал, но не слышал ни одобрения, ни протеста. Обращаться же за письменным разрешением избегал, зная, как часто наши доклады остаются без ответа.

Все меры, предпринимаемые на флотах, мы излагали в оперативных сводках Главного морского штаба. Сводки ежедневно направляли в Генеральный штаб, что я и считал достаточным.

А обстановка все ухудшалась и ухудшалась. В мае участились не только нарушения воздушного пространства. Из различных источников мы узнавали о передвижениях немецких войск у наших границ. Немецкие боевые корабли подтягивались в восточную часть Балтийского моря. Они подозрительно часто заходили в финские порты и задерживались там. Балтийский театр беспокоил нас больше всего: флот, недавно получивший новые базы, переживал период становления. Надо было укрепить эти базы с моря, усилить их тылы.

Опять возник вопрос о Либаве. Как я уже писал раньше, скученность кораблей в этой базе нас беспокоила и раньше. Но теперь, в обстановке надвигающейся военной грозы, требовалось предпринимать решительные меры. Необходимо было перевести часть кораблей оттуда, но мы знали, что И. В. Сталин смотрел на дело иначе. Решили обсудить вопрос официально на Главном военном совете ВМФ в присутствии А. А. Жданова.

Андрей Александрович приехал за полчаса до заседания. Войдя в мой кабинет, прежде всего спросил:

– Почему и кого вы собираетесь перебазировать из Либавы?

Я развернул уже приготовленную подробную карту базирования кораблей.

– Тут их как селедок в бочке. Между тем близ Риги – прекрасное место для базирования. Оттуда корабли могут выйти в любом направлении.

– Послушаем, что скажут другие, – ответил Жданов.

На совете разногласий не было. Все дружно высказались за перебазирование отряда легких сил и бригады подводных лодок в Рижский залив. Так и решили.

– Нужно доложить товарищу Сталину, – заметил А. А. Жданов, прощаясь.

А. А. Жданов, бесспорно, помогал флоту, но в то же время в решении некоторых вопросов ограничивал наши права.

– Я ведь не обычный член Главного совета, – заметил он однажды, когда я не известил его об одном из своих решений.

Этим он хотел подчеркнуть и свои контрольные функции в нашем наркомате. Выполняя эти функции, Жданов не всегда брался отстаивать нашу позицию, если она расходилась с мнением верхов. Так, он не поддержал меня, когда я возражал против посылки подводных лодок в глубь финских шхер к порту Або, не высказался в защиту точки зрения моряков, когда Сталин предложил базировать линкор в Либаве.

На этот раз я, кажется, убедил Андрея Александровича в том, что корабли целесообразно перебазировать в Усть-Двинск. Жданов предложил мне написать об этом Сталину, но не захотел говорить с ним сам. А дело-то было спешное.

Я сразу же направил письмо, но ответа не получил. Так случалось нередко. Поэтому, направляясь в Кремль, я постоянно держал при себе папку с копиями наших писем. В кабинете И. В. Сталина, улучив момент, раскрывал ее: «Вот такой-то важный документ залежался. Как быть?»

Часто тут же на копии накладывались резолюции. На этот раз я напомнил о своем письме и решении Главного военного совета ВМФ о перебазировании кораблей. Сталин, правда, резолюции писать не стал, но устно дал свое согласие.

Вернувшись к себе в наркомат, я первым делом позвонил командующему Балтфлотом:

– Действуйте, разрешение получено…

Беспокоились мы и о Таллине – главной базе Балтийского флота. Расположенный в Финском заливе, Таллинский порт был плохо защищен от нападения с севера. К тому времени рейд еще не успели оборудовать хорошими бонами и сетями, а на нем ведь стояли два линкора. Посоветовавшись с начальником Главного морского штаба и командующим флотом, решили перебазировать линкоры в Кронштадт. Всего за несколько дней до войны из Таллина ушел «Марат», а второй линкор, «Октябрьская революция», перебазировался только в июле, когда уже шла война, с большим риском.

Июнь с первых же дней был необычайно тревожным, буквально не проходило суток, чтобы В. Ф. Трибуц не сообщал мне с Балтики о каких-либо зловещих новостях. Чаще всего они касались передвижения около наших границ немецких кораблей, сосредоточения их в финских портах и нарушений нашего воздушного пространства.

На Черном море было относительно спокойнее: дальше от

Германии. Но и там нарастала угроза. Об этом свидетельствует, например, приказ комфлота контр-адмирала Ф. С. Октябрьского, отданный в развитие директивы Главного морского штаба:

«В связи с появлением у наших баз и побережья подводных лодок соседей и неизвестных самолетов, нарушающих наши границы, а также учитывая все возрастающую напряженность международной обстановки, когда не исключена возможность всяких провокаций, приказываю:

1. При нахождении в море всем кораблям особо бдительно и надежно нести службу наблюдения, всегда иметь в немедленной готовности к отражению огня положенное оружие.

2. О всякой обнаруженной подводной лодке, надводном корабле и самолете немедленно доносить с грифом “Фактически”».

Слова о возрастающей напряженности в международной обстановке появились в приказе, разумеется, не случайно. На флотах с тревогой следили за развитием событий и просили разрешения принимать практические меры для обеспечения безопасности.

– Как быть, если во время учений около наших кораблей будет обнаружена неизвестная лодка или на опасное расстояние приблизится немецкий самолет?

Такие вопросы комфлоты задавали мне неоднократно.

– Применяйте оружие, – отвечал им и при этом только требовал, чтобы они по ошибке не открыли огонь по своим.

В те дни, когда сведения о приготовлениях фашистской Германии к войне поступали из самых различных источников, я получил телеграмму военно-морского атташе в Берлине М. А. Воронцова. Он не только сообщал о приготовлениях немцев, но и называл почти точную дату начала войны. Среди множества аналогичных материалов такое донесение уже не являлось чем-то исключительным. Однако это был документ, присланный официальным и ответственным лицом. По существующему тогда порядку подобные донесения автоматически направлялись в несколько адресов. Я приказал проверить, получил ли телеграмму И. В. Сталин. Мне доложили: да, получил.

Признаться, в ту пору я, видимо, тоже брал под сомнение эту телеграмму, поэтому приказал вызвать Воронцова в Москву для личного доклада. Однако это не мешало проводить проверки готовности флотов работниками Главного морского штаба. Я еще раз обсудил с адмиралом И. С. Исаковым положение на флотах и решил принять дополнительные меры предосторожности.

Самые последние дни

На июнь было запланировано учение на Черном море. Но международная обстановка так накалилась, что у меня возникло сомнение: не лучше ли отказаться от учения? Поскольку проводить его предполагалось совместно с войсками Одесского военного округа, мы запросили мнение Генерального штаба. Оттуда не сообщили ничего, что дало бы основание изменить наш план. В целях предосторожности мы дали флоту указание держать оружие в полной готовности. Руководить учением выехал начальник Главного морского штаба адмирал И. С. Исаков. Перед отъездом мы с ним договорились, что я немедленно поставлю его в известность, если обстановка примет чрезвычайный характер. Он на месте должен был дать указание командующему применять в случае необходимости оружие.

Выехала на Черное море и группа работников Главного управления политпропаганды во главе с бригадным комиссаром И. И. Азаровым. Он получил инструкцию говорить политработникам прямо: на случай нападения Германии приводится в готовность оружие.

Впоследствии И. И. Азаров рассказывал мне, в каком сложном положении он оказался. Выступая перед личным составом крейсера «Красный Кавказ», он говорил о возможности конфликта с гитлеровской Германией и призывал людей быть бдительными. А через два дня на корабле приняли сообщение ТАСС от 14 июня, категорически отвергавшее слухи о возможности войны, объявлявшее их провокационными. К Азарову обратился командир «Красного Кавказа» А. М. Гущин с просьбой снова выступить перед людьми и разъяснить, чему же верить.

Азаров решил от своей позиции не отступать. Он ответил командирам и матросам, что сообщение ТАСС носит дипломатический характер и направлено к тому, чтобы оттянуть столкновение, выиграть время для подготовки. А наше дело – военных людей – быть всегда начеку. Команда корабля отнеслась к его заявлению понимающе и сочувственно. Это сообщение ТАСС от 14 июня звучит особенно нелогично теперь, когда мы знаем, как отреагировал на него Гитлер. 17 июня, то есть буквально через три дня, он отдал приказ начать осуществление плана «Барбаросса» на рассвете 22 июня 1941 года. Просматривая сводки с флотов, можно убедиться в повышенной активности немцев на море именно с этого рокового числа – 17 июня. Все мосты были уже сожжены. Непринятие чрезвычайных мер (возможно, вплоть до полной мобилизации) в эти последние

тревожные дни было уже недопустимо. Но случилось именно так.

Что ни день, приходили новости, вызывавшие все большую настороженность. Ход событий, как всегда перед развязкой, решительно ускорился. В Главном морском штабе мы вели график, по которому ясно было видно, что немецкие суда все реже заходят в наши порты. Кривая, круто падавшая к нулю, наводила на мысль о плане, составленном заранее и осуществляемом с типично немецкой пунктуальностью. Даже в Таллинском порту, где еще совсем недавно было полно немецких «купцов», грузившихся очень нужным Германии сланцем, оставалось их всего два или три. Как нам стало известно, немецкий военно-морской атташе фон Баумбах обратился к своему начальству за разрешением выехать в командировку на родину. Все это нельзя было считать случайным стечением обстоятельств.

Я пригласил к себе контр-адмирала В. А. Алафузова – он замещал уехавшего на Черное море адмирала И. С. Исакова. Не прервать ли учение в районе Одессы? Но одно соображение удержало нас: флот, находящийся в море в полной фактической готовности, не будет застигнут событиями врасплох. Это было 16 или 17 июня. Уже ползли слухи о том, якобы Черчилль и Рузвельт прислали Сталину телеграммы, предупреждая его о готовящемся нападении немцев.

Я видел И. В. Сталина 13 или 14 июня. То была наша последняя встреча перед войной. Доложил ему свежие разведывательные данные, полученные с флотов, сказал о большом учении на Черном море, о том, что немцы фактически прекратили поставки для крейсера «Лютцов». Никаких вопросов о готовности флотов с его стороны не последовало. Очень хотелось доложить еще о том, что немецкие транспорты покидают наши порты, выяснить, не следует ли ограничить движение советских торговых судов в водах Германии, но мне показалось, что мое дальнейшее присутствие явно нежелательно.

Для меня бесспорно одно: И. В. Сталин не только не исключал возможности войны с гитлеровской Германией, напротив, он такую войну считал весьма вероятной и даже, рано или поздно, неизбежной. Договор 1939 года он рассматривал лишь как отсрочку, но отсрочка оказалась значительно короче, чем он ожидал.

У него, конечно, было вполне достаточно оснований считать, что Англия и Америка стремятся столкнуть нас с Германией лбами. Такая политика западных держав не являлась секретом, и на этой почве у Сталина росло недоверие и неприязнь к ним. Все сведения о действиях Гитлера, исходившие от англичан и

американцев, он брал под сомнение или даже просто отбрасывал. Так относился он не только к сообщениям из случайных источников, но и к донесениям наших официальных представителей, находившихся в этих странах, к заявлениям государственных деятелей Англии и Америки.

«Если англичане заинтересованы в том, чтобы мы воевали с Германией, значит, все, что говорится о возможности близкой войны, сфабриковано ими», – таким приблизительно представляется мне ход рассуждений И. В. Сталина.

Он, конечно, понимал, что отрезвить агрессора можно только готовностью дать ему достойный ответ – ударом на удар. Агрессор поднимает кулак, значит, надо показать ему такой же кулак.

Кулаком Гитлера были дивизии, сосредоточенные на нашей границе. Значит, нашим кулаком могли стать советские дивизии. Но совершенно недостаточно только иметь дивизии, танки, самолеты, корабли. Необходима их высокая боевая готовность, полная готовность всего военного организма, всего народа, всей страны.

Убедившись в том, что его расчеты на более позднюю войну оказались ошибочными, что наши Вооруженные Силы и страна в целом к войне в ближайшие месяцы подготовлены недостаточно, И. В. Сталин старался сделать все возможное, что, по его мнению, могло оттянуть конфликт, и вести дело так, чтобы не дать Гитлеру никакого повода к нападению, чтобы не спровоцировать войну.

В те напряженные дни ко мне зашел заместитель начальника Генерального штаба Н. Ф. Ватутин. Он сказал, что внимательно читает наши оперативные сводки и докладывает их своему начальству. Ватутин обещал немедленно известить нас, если положение станет критическим.

Мы решили, однако, больше не ждать указаний, начали действовать сами. Балтийский флот 19 июня был переведен на оперативную готовность № 2. Это в какой-то мере оберегало его от всяких неожиданностей. На Северном флоте было спокойнее, чем на Балтике, но и его мы перевели на ту же готовность.

18 июня из района учений в Севастополь вернулся Черноморский флот и получил приказ остаться в готовности № 2. Большая часть матросов и командиров кораблей так и не сошла на берег. Многие из них потом еще долгие месяцы не видели своих близких.

За последний предвоенный год мы не раз в учебных целях переводили отдельные соединения или целые флоты на повышенную готовность. Теперь повышение готовности носило

иной характер – оно было вызвано фактической обстановкой, и люди на флотах это поняли.

Ночь на 22 июня

Субботний день 21 июня прошел почти так же, как и предыдущие, полный тревожных сигналов с флотов. Перед выходным мы обычно прекращали работу раньше, но в тот вечер на душе было неспокойно, и я позвонил домой:

– Меня не ждите, задержусь.

Вера Николаевна, моя жена, не удивилась: я часто задерживался на работе. Она спросила только, останусь ли я ночевать в своем кабинете. Я поспешил ответить:

– Потом расскажу.

Не хотелось говорить на эту тему по телефону. В Москве был жаркий и душный вечер. На небе собирались темные тучи, деревья на улице стояли, не шелохнув листком, в комнате, несмотря на открытые окна, не чувствовалось ни малейшего движения воздуха.

Затишье царило и в столичных учреждениях. В обычные дни после 18 часов наступала обеденная пора: руководители разъезжались по домам – часа на три, чтобы потом сидеть на работе до глубокой ночи. Но в субботу многие уезжали за город. Деловая страда спадала.

В тот вечер было как-то особенно тихо. Телефон совсем не звонил, будто его выключили. Даже такие «беспокойные» наркомы, как В. А. Малышев и И. И. Носенко, с которыми я был особенно тесно связан, не напоминали о себе вопросом, ставшим уже привычным в последнее время: «Как дела?».

Я сидел в своем кабинете, куда с улицы доносился привычный городской шум – гул машин, иногда громкий и беспечный молодой смех.

Рассеянно перебирал бумаги. Мысли не могли сосредоточиться на них. Совсем незадолго перед тем мне попался на глаза обзор иностранной печати и сводки ТАСС. Самые разные газеты писали о близкой войне между русскими и немцами. Не могли же все они сговориться!

Вспомнилось, как начинались войны в прошлом, особенно русско-японская в 1904 году. О ней нам часто напоминали в училище и Военно-морской академии, – может быть, потому, что ее первый акт разыгрался на море. Началась она неожиданным торпедным ударом, который японские миноносцы нанесли по русской эскадре, стоявшей на внешнем рейде Порт-Артура.

Преподаватель тактики в военно-морском училище Галль,

человек веселый и остроумный, умел как-то очень просто, порой в шутливой форме, раскрыть довольно сложные понятия. Рассказ о своем предмете он начинал примерно так:

– Вот у вас есть знакомые девушки – Таня, Оля и Маня. Вам представился случай пойти в театр, а времени уже мало. Вы быстро решаете – кого пригласить? «Зайду к Тане, – рассуждаете вы, – если ее нет дома, то дальше, по пути, – к Оле, ну а в крайнем случае – к Мане, которая живет около театра». Вот это и есть тактика.

Мы смеялись. Пример был, конечно, упрощенным, но наглядным и доходчивым. Через минуту Галль уже серьезно и глубоко анализировал известные из истории военные операции на море. Говоря о Порт-Артуре, подчеркивал: не следует удивляться тому, что враг напал без объявления войны, – на то он и враг.

Наивно было бы сетовать на его вероломство. Удивляться надо, скорее, нашему командованию, беспечно подставившему флот под удар.

Воспоминания юности потянули за собой пережитое в Картахене, где, случалось, бомбы начинали рваться раньше, чем раздавался сигнал воздушной тревоги.

Вспоминалось напряжение, владевшее нами в дни хасанских событий, когда мы ждали удара японской авиации по Владивостоку…

Мои размышления прервал заместитель начальника Главного морского штаба В. А. Алафузов. Как всегда, он пришел с вечерним докладом. Обстановка как будто не изменилась: по-прежнему была очень беспокойной на Балтике, на Черном море – спокойнее; на Севере не происходило ничего особенного… Снова оставшись один, я позвонил Наркому обороны.

– Нарком выехал, – сказали мне.

Начальника Генерального штаба тоже не оказалось на месте. Решил связаться с флотами. Поговорил сначала с командующим Балтийским флотом В. Ф. Трибуцем, затем с начальником штаба Черноморского флота И. Д. Елисеевым, с командующим на Севере А. Г. Головко. Все были на местах, все как будто в порядке. Командные пункты развернуты, флоты уже в течение двух дней поддерживают оперативную готовность № 2. На берег отпущено лишь ограниченное число краснофлотцев и командиров. В Севастополе, в Доме флота, идет концерт, но в штабах и на командных пунктах работа не ослабевает. Бдительно следят за обстановкой, докладывают обо всем замеченном наблюдатели. Так, дежурный по штабу Черноморского флота подметил, что немецкие транспорты, которые обычно в эти часы находились в

море, вдруг исчезли, укрылись в болгарских и румынских портах.

С некоторым облегчением я подумал: раз командующие на местах, они сумеют, если понадобится, быстро сориентироваться. Но почему нет никакой информации сверху? Нарком обороны и Генеральный штаб из наших оперсводок знают, что флоты приведены в повышенную готовность. Генеральный штаб по своей линии таких мер не принимает, и нам не говорят ни слова.

В 20:00 пришел М. А. Воронцов, только что прибывший из Берлина.

В тот вечер Михаил Александрович минут пятьдесят рассказывал мне о том, что делается в Германии. Повторил: нападения надо ждать с часу на час.

– Так что же все это означает? – спросил я его в упор.

– Это война! – ответил он без колебаний.

Едва ушел Воронцов, явился адмирал Л. М. Галлер. Он тоже не уехал домой.

Уже около года Л. М. Галлер занимался судостроением. Он завел разговор о каком-то документе, касавшемся приема кораблей. Дело было неспешное и не бог весть какое крупное. Я понимал, что Льва Михайловича привело не это. Заговорил о напряженной обстановке, о готовности флотов.

– «Октябрьская революция» все еще в Таллине и на открытом рейде, – осторожно напомнил он. За этим стоял невысказанный вопрос: все ли сделано, чтобы обеспечить безопасность линкора?

Мы поговорили о положении на Балтике, особенно в Либаве – она беспокоила меня более других баз.

Около десяти вечера Лев Михайлович ушел из моего кабинета. Еще не стемнело, как вдруг поднялся ветер, закрутил воронками пыль на улице, стал трепать гардины на открытых окнах. Разразилась гроза, хлынул короткий, но сильный дождь, разгоняя веселую толпу гуляющих.

Я успел выслушать еще один, внеочередной доклад В. А. Алафузова. С флотов поступали все новые донесения о неизвестных кораблях, появляющихся вблизи наших берегов, о нарушениях воздушного пространства.

Около 11 часов вечера зазвонил телефон. Я услышал голос маршала С. К. Тимошенко:

– Есть очень важные сведения. Зайдите ко мне.

Быстро сложил в папку последние данные о положении на флотах и, позвав Алафузова, пошел вместе с ним. Владимир Антонович захватил с собой карты. Мы рассчитывали доложить обстановку на морях. Я видел, что Алафузов оглядывает свой белый китель, должно быть, считал неудобным в таком виде идти к Наркому обороны.

– Надо бы надеть поновее, – пошутил он. Но времени на переодевание не оставалось.

Наши наркоматы были расположены по соседству. Мы вышли на улицу. Дождь кончился, по тротуару снова прогуливались парочки, где-то совсем близко танцевали, и звуки патефона вырывались из открытого окна. Через несколько минут мы уже поднимались на второй этаж небольшого особняка, где временно находился кабинет С. К. Тимошенко.

Маршал, шагая по комнате, диктовал. Было все еще жарко. Генерал армии Г. К. Жуков сидел за столом и что-то писал. Перед ним лежало несколько заполненных листов большого блокнота для радиограмм. Видно, Нарком обороны и начальник Генерального штаба работали довольно долго.

Семен Константинович заметил нас, остановился. Коротко, не называя источников, сказал, что считается возможным нападение Германии на нашу страну.

Жуков встал и показал нам телеграмму, которую он заготовил для пограничных округов. Помнится, она была пространной – на трех листах. В ней подробно излагалось, что следует предпринять войскам в случае нападения гитлеровской Германии.

Непосредственно флотов эта телеграмма не касалась. Пробежав текст телеграммы, я спросил:

– Разрешено ли в случае нападения применять оружие?

– Разрешено.

Поворачиваюсь к контр-адмиралу Алафузову:

– Бегите в штаб и дайте немедленно указание флотам о полной фактической готовности, то есть о готовности номер один. Бегите!

Тут уж некогда было рассуждать, удобно ли адмиралу бегать по улице. Владимир Антонович побежал, сам я задержался еще на минуту, уточнил, правильно ли понял, что нападения можно ждать в эту ночь. Да, правильно, в ночь на 22 июня. А она уже наступила!..

Позднее я узнал, что Нарком обороны и начальник Генштаба были вызваны 21 июня около 17 часов к И. В. Сталину. Следовательно, уже в то время под тяжестью неопровержимых доказательств было принято решение: привести войска в полную боевую готовность и в случае нападения отражать его. Значит, все это произошло примерно за одиннадцать часов до фактического вторжения врага на нашу землю.

Не так давно мне довелось слышать от генерала армии И. В. Тюленева – в то время он командовал Московским военным округом, – что 21 июня около 2 часов дня ему позвонил И. В.

Сталин и потребовал повысить боевую готовность ПВО.

Это еще раз подтверждает: во второй половине дня 21 июня И. В. Сталин признал столкновение с Германией если не неизбежным, то весьма и весьма вероятным. Это подтверждает и то, что в тот вечер к И. В. Сталину были вызваны московские руководители А. С. Щербаков и В. П. Пронин. По словам Василия Прохоровича Пронина, Сталин приказал в эту субботу задержать секретарей райкомов на своих местах и запретить им выезжать за город. «Возможно нападение немцев», – предупредил он. Очень жаль, что оставшиеся часы не были использованы с максимальной эффективностью…

В наркомате мне доложили: экстренный приказ уже передан. Он совсем короток – сигнал, по которому на местах знают, что делать. Все же для прохождения телеграммы нужно какое-то время, а оно дорого. Берусь за телефонную трубку. Первый звонок на Балтику – В. Ф. Трибуцу:

– Не дожидаясь получения телеграммы, которая вам уже послана, переводите флот на оперативную готовность номер один – боевую. Повторяю еще раз – боевую.

Он, видно, ждал моего звонка. Только задал вопрос:

– Разрешается ли открывать огонь в случае явного нападения на корабли или базы?

Сколько раз моряков одергивали за «излишнюю ретивость», и вот оно: можно ли стрелять по врагу? Можно и нужно!

Командующего Северным флотом А. Г. Головко тоже застаю на месте. Его ближайший сосед – Финляндия. Что она будет делать, если Германия нападет на нас? Есть немало оснований считать, что присоединится к фашистам. Но сказать что-либо наверняка было еще нельзя.

– Как вести себя с финнами? – спрашивает Арсений Григорьевич. – От них летают немецкие самолеты к Полярному.

– По нарушителям нашего воздушного пространства открывайте огонь.

– Разрешите отдать приказания?

– Добро.

В Севастополе на проводе начальник штаба И. Д. Елисеев.

– Вы еще не получили телеграммы о приведении флота в боевую готовность?

– Нет, – отвечает Иван Дмитриевич.

Повторяю ему то, что приказал Трибуцу и Головко.

– Действуйте без промедления! Доложите командующему.

Ни он, ни я еще не знали в ту минуту, что от первого столкновения с врагом Севастополь отделяло менее трех часов.

После разговора с флотами сложилась уверенность, что

машина завертелась. Снова заглянул Л. М. Галлер. «Что нового?» – читаю на его лице. Рассказываю об указаниях, полученных от Наркома обороны. Меня больше всего тревожило положение на Балтике, а Лев Михайлович – старый балтиец. Обсуждаем с ним, в каком состоянии там наши силы, смотрим карту…

В те минуты, как теперь известно, на вражеских аэродромах возле границы уже подвешивали бомбы к самолетам, пришли в движение фашистские танки и корабли, чтобы нанести первый удар. А мы еще думали: «Неужели война?». Где-то внутри продолжала теплиться слабая надежда: может быть, обойдется? Не обошлось. Очень скоро нам предстояло в том убедиться. Но пока для меня наступило время томительного ожидания. На флотах знали, что следует предпринять. Меры на чрезвычайный случай были точно определены и отработаны.

Я мысленно представлял себе, как приказ о фактической готовности № 1 уже передан на флоты и флотилии, дальше – в базы, соединения, и сейчас люди трудятся молчаливо и напряженно, отдавая себе отчет в цене каждой минуты. Я удерживал себя от того, чтобы снова снять трубку. Пожалуй, генерал Мольтке был прав, говоря, что, отдав приказ о мобилизации, можно идти спать. Теперь машина работала уже сама. Лишние приказы могут только помешать.

Как развивались события в ту ночь на флотах, я узнал позднее. Мой телефонный разговор с В. Ф. Трибуцем закончился в 23 часа 35 минут. В журнале боевых действий Балтийского флота записано: «23 часа 37 минут. Объявлена оперативная готовность № 1».

Люди были на месте: флот находился в повышенной готовности с 19 июня. Понадобилось лишь две минуты, чтобы началась фактическая подготовка к отражению удара врага.

Северный флот принял телеграмму-приказ в 0 часов 56 минут 22 июня. Через несколько часов мы получили донесение командующего А. Г. Головко: «Северный флот 04 часа 25 минут перешел на оперативную готовность № 1».

Значит, за это время приказ не только дошел до баз, аэродромов, кораблей и береговых батарей – они уже успели подготовиться к отражению удара.

Хорошо, что еще рано вечером – около 18 часов – я заставил командующих принять дополнительные меры. Они связались с подчиненными, предупредили, что надо быть начеку. В Таллине, Либаве и на полуострове Ханко, в Севастополе и Одессе, Измаиле и Пинске, в Полярном и на полуострове Рыбачий командиры баз, гарнизонов, кораблей и частей в тот субботний вечер забыли об отдыхе в кругу семьи, об охоте и рыбной ловле. Все были в своих

гарнизонах и командах. Потому и смогли приступить к действию немедленно.

Прошло лишь двадцать минут после моего разговора с вице-адмиралом Трибуцем – телеграмма еще не дошла до Таллина, – а оперативная готовность № 1 была объявлена уже на Ханко, в Прибалтийской базе и в других местах. Об этом опять же свидетельствуют записи в журналах боевых действий:

«Частям сектора береговой обороны Либавской и Виндавской военно-морских баз объявлена готовность № 1».

В 02 часа 40 минут все корабли и части флота уже были фактически в полной боевой готовности. Никто не оказался застигнутым врасплох.

Позади были недели и месяцы напряженной, кропотливой, иногда надоедливой работы, тренировок, подсчетов и проверок. Позади были бессонные ночи, неприятные разговоры, быть может, взыскания, наложенные за медлительность, когда людей поднимали по тревоге. Многое было позади, но все труды, потраченные время и нервы – все было оправдано сторицей в минуты, когда флоты уверенно, слаженно и без проволочек изготовились к встрече врага.

Первым принял удар на себя Севастополь. Пускай другие вступили в бой лишь на час-другой позднее, но они уже знали: враг напал на нашу Родину, война началась! Севастополь встретил нападение подготовленным. Командованию флота пришлось самому принять решение об открытии огня. Стоит еще раз напомнить о том, что лишь за неделю до этого всех нас заверяли: войны не предвидится, разговоры о ней – провокация, чтобы понять, как драматична была обстановка в ту ночь и какое внутреннее торможение, колебание, неуверенность должны были преодолеть в себе люди, прежде чем твердо и мужественно отдать такой приказ.

Впоследствии мне рассказывали, что в ту субботу, как и в предыдущие дни, корабли стояли в Севастопольской бухте рассредоточенно, с оружием, готовым к действию. Они были затемнены, и с берега нельзя было различить их силуэты на черной воде. Но город вечером 21 июня еще сверкал огнями. Бульвары и сады переполнила праздничная нарядная публика. «Казалось, ничто не предвещало трагических событий», – так написал об этом вечере Н. Т. Рыбалко, бывший в те часы оперативным дежурным по штабу Черноморского флота.

Около 23 часов в комнату оперативного дежурного заглянул начальник штаба флота контр-адмирал И. Д. Елисеев.

– На несколько минут отлучусь домой, – сказал он. Н. Т. Рыбалко вновь увидел контр-адмирала меньше чем через два

часа, когда тот быстро вошел в комнату дежурного, держа в руках телеграмму.

«Я ее помню дословно, – пишет Н. Т. Рыбалко, – только не ручаюсь за то, в каком порядке были перечислены флоты». Вот эта телеграмма: «СФ, КБФ, ЧФ, ПВФ, ДВФ. Оперативная готовность № 1 немедленно. Кузнецов». (ПВФ – Пинская военная флотилия. ДВФ – Дунайская военная флотилия. – *Прим. ред.*)

Сразу же главной базе был дан сигнал «Большой сбор». И город огласился ревом сирен, сигнальными выстрелами батарей. Заговорили рупоры городской радиотрансляционной сети, передавая сигналы тревоги. На улицах появились моряки, они бежали к своим кораблям.

А вот что пишет в своих воспоминаниях адмирал И. Д. Елисеев: «Учитывая тревожную обстановку, мы договорились, чтобы в штабе флота ночью обязательно присутствовал кто-нибудь из старших начальников, облеченный правом в случае необходимости принимать ответственные решения.

В ночь на 22 июня на такое дежурство заступил я, начальник штаба. Такова уж традиция на флоте: самым ответственным считается дежурство с субботы на воскресенье.

В 01:03 поступила телеграмма из Москвы. Через две минуты она уже лежала у меня на столе. Вскоре телеграмма была вручена прибывшему командующему флотом. Это был приказ Наркома ВМФ о переводе флота на оперативную готовность № 1. Немедленно привели в действие заранее отработанную систему оповещения. Предусматривалось два способа вызова личного состава: через оповестителей (скрытно) и по тревоге. Сначала я приказал использовать первый способ. Но в штаб стали поступать сообщения, что переход на повышенную готовность осуществляется недостаточно быстро. Тогда я приказал сыграть базовую тревогу.

Оперативная готовность № 1 была объявлена по флоту в 01:15 22 июня 1941 года».

Постепенно начали гаснуть огни на бульварах и в окнах домов. Городские власти и некоторые командиры звонили в штаб, с недоумением спрашивали:

– Зачем потребовалось так спешно затемнять город? Ведь флот только что вернулся с учения. Дали бы людям немного отдохнуть.

– Надо затемниться немедленно, – отвечали из штаба.

Последовало распоряжение выключить рубильники электростанции. Город мгновенно погрузился в такую густую тьму, какая бывает только на юге. Лишь один маяк продолжал бросать на море снопы света, в наступившей мгле особенно яркие.

Связь с маяком оказалась нарушенной, может быть, это сделал диверсант. Посыльный на мотоцикле помчался к маяку через темный город.

В штабе флота вскрывали пакеты, лежавшие неприкосновенными до этого рокового часа. На аэродромах раздавались пулеметные очереди – истребители опробовали боевые патроны. Зенитчики снимали предохранительные чеки со своих пушек. В темноте двигались по бухте катера и баржи. Корабли принимали снаряды, торпеды и все необходимое для боя. На береговых батареях поднимали свои тяжелые тела огромные орудия, готовясь прикрыть огнем развертывание флота.

В штабе торопливо записывали донесения о переходе на боевую готовность с Дунайской военной флотилии, с военно-морских баз и соединений кораблей.

«Примерно к 02 часам 00 минутам 22 июня весь флот находился в готовности», – записано у Н. Т. Рыбалко.

Около 3 часов дежурному сообщили, что посты СНИС и ВНОС (СНИС – Служба наблюдения и связи. ВНОС – Воздушное наблюдение, оповещение и связь. – *Прим. ред.*) слышат шум авиационных моторов. Рыбалко докладывает об этом И. Д. Елисееву.

– Открывать ли огонь по неизвестным самолетам? – звонит начальник ПВО полковник Жилин.

– Доложите командующему, – отвечает начальник штаба. Рыбалко докладывает комфлоту. И тут у них происходит разговор, который воспроизвожу по записи дежурного.

Ф. С. Октябрьский. Есть ли наши самолеты в воздухе?

Н. Т. Рыбалко. Наших самолетов нет.

Ф. С. Октябрьский. Имейте в виду, если в воздухе есть хоть один наш самолет, вы завтра будете расстреляны.

Н. Т. Рыбалко. Товарищ командующий, как быть с открытием огня?

Ф. С. Октябрьский. Действуйте по инструкции.

Я дословно привожу записи Н. Т. Рыбалко не для того только, чтобы дать характеристику людям. Хочется пояснить, как было трудно принимать первые решения, означавшие переход от мирного времени к войне. Ведь дело касалось Севастополя – главной военно-морской базы Черноморского флота. Отдать здесь приказ об открытии огня всей системой ПВО по неизвестным еще в те минуты самолетам далеко не равнозначно открытию огня на какой-либо пограничной заставе, привыкшей ко всяким инцидентам. На командовании лежала большая ответственность: с одной стороны, не пропустить безнаказанно врага, а с другой – не вызвать нежелательного осложнения. Несколько позже, когда

все флоты получили прямое разъяснение, что война началась, сомнения и колебания отпали.

Естественно, такой ответ не мог удовлетворить дежурного Н. Т. Рыбалко, и он обратился к стоявшему рядом с ним начальнику штаба флота И. Д. Елисееву:

– Что ответить полковнику Жилину?

– Передайте приказание открыть огонь, – решительно сказал И. Д. Елисеев.

– Открыть огонь! – скомандовал Н. Т. Рыбалко начальнику ПВО.

Но и полковник Жилин хорошо понимал весь риск, связанный с этим.

– Имейте в виду, вы несете полную ответственность за это приказание. Я записываю его в журнал боевых действий, – ответил он, вместо того чтобы произнести короткое флотское «Есть!».

– Записывайте куда хотите, но открывайте огонь по самолетам! – уже почти кричит, начиная нервничать, Рыбалко.

3 часа 07 минут. Немецкие самолеты подходили к Севастополю крадучись, на небольшой высоте. Вдруг сразу вспыхнули прожектора, яркие лучи стали шарить по небу. Заговорили зенитные орудия береговых батарей и кораблей. Несколько самолетов загорелись и начали падать. Другие торопились сбросить свой груз. У них была задача заблокировать корабли в бухтах Севастополя, не дать им возможности выйти в море. Противнику это не удалось. Мины упали не на фарватер, а на берег. Часть попала в город и взорвалась там, разрушая дома, вызывая пожары и убивая людей.

Мины спускались на парашютах, и многие жители думали, что это выбрасывается воздушный десант. В темноте принять мины за солдат было немудрено. Невооруженные севастопольцы, женщины и даже дети бросились к месту приземления, чтобы схватить фашистов. Но мины взрывались, и число жертв росло. Однако налет был отбит, и рассвет 22 июня Севастополь встретил во всеоружии, ощетинившись орудиями, которые смотрели в небо и в море.

В Москве рассвет наступил несколько раньше. В 3 часа было уже все видно. Я прилег на диван, пытаясь представить себе, что происходит на флотах. Глуховатый звонок телефона поднял меня на ноги.

– Докладывает командующий Черноморским флотом.

По необычайно взволнованному голосу вице-адмирала Ф. С. Октябрьского уже понимаю – случилось что-то из ряда вон выходящее.

– На Севастополь совершен воздушный налет. Зенитная артиллерия отражает нападение самолетов. Несколько бомб упало на город…

Смотрю на часы. 3 часа 15 минут. Вот когда началось… У меня уже нет сомнений – война!

Сразу снимаю трубку, набираю номер кабинета И. В. Сталина. Отвечает дежурный:

– Товарища Сталина нет, и где он, мне неизвестно.

– У меня сообщение исключительной важности, которое я обязан немедленно передать лично товарищу Сталину, – пытаюсь убедить дежурного.

– Не могу ничем помочь, – спокойно отвечает он и вешает трубку.

А я не выпускаю трубку из рук. Звоню маршалу С. К. Тимошенко. Повторяю слово в слово то, что доложил вице-адмирал Октябрьский.

– Вы меня слышите?

– Да, слышу.

В голосе Семена Константиновича не звучит и тени сомнения, он не переспрашивает меня. Возможно, не я первый сообщил ему эту новость. Он мог получить подобные сведения и от командования округов.

Говорить Наркому обороны о положении на флотах, об их готовности сейчас не время. У него хватает своих дел.

Еще несколько минут не отхожу от телефона, снова по разным номерам звоню И. В. Сталину, пытаюсь добиться личного разговора с ним. Ничего не выходит. Опять звоню дежурному:

– Прошу передать товарищу Сталину, что немецкие самолеты бомбят Севастополь. Это же война!

– Доложу кому следует, – отвечает дежурный.

Через несколько минут слышу звонок. В трубке звучит недовольный, какой-то раздраженный голос:

– Вы понимаете, что докладываете? – Это Г. М. Маленков.

– Понимаю и докладываю со всей ответственностью: началась война.

Казалось, что тут тратить время на разговоры! Надо действовать немедленно: война уже началась!

Г. М. Маленков вешает трубку. Он, видимо, не поверил мне. Кто-то из Кремля звонил в Севастополь, перепроверял мое сообщение.

Разговор с Маленковым показал, что надежда избежать войны жила еще и тогда, когда нападение уже совершилось и на огромных пространствах нашей Родины лилась кровь. Видимо, и указания, данные Наркому обороны, передавались поэтому на

места без особой спешки, и округа не успели их получить до нападения гитлеровцев.

После звонка Маленкова я все-таки надеялся, что вот-вот последуют указания правительства о первых действиях в условиях начавшейся войны. Никаких указаний не поступало.

Я на свою ответственность приказал передать флотам официальное извещение о начале войны и об отражении ударов противника всеми средствами, на основании этого Военный совет Балтийского флота, например, уже в 5 часов 17 минут 22 июня объявил по флоту: «Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника».

В тот момент, конечно, следовало уже не только «отражать попытки нападения», а наносить ответные удары по врагу. Но флот не мог этого делать один, нужны были согласованные планы, единое руководство в масштабе всех Вооруженных Сил.

Главный морской штаб передал еще один приказ флотам: «Немедленно начать постановку минных заграждений по плану прикрытия». Помнится, балтийцы просили это еще раньше, когда перешли на готовность № 2, то есть 19 июня. Но я не мог такого позволить – это выходило за рамки моих прав. Поэтому на Балтике этот приказ получили в 6 часов 30 минут 22 июня. Балтийский морской театр беспокоил нас больше других, и мы хотели наверстать упущенное время. Затем было дано дополнительное приказание: «Ставить мины круглосуточно, использовать все что можно: эсминцы и другие корабли». Помнится, Л. М. Галлер лично звонил в Таллин и просил ускорить эту операцию: ведь нужно было выставить несколько тысяч мин. Командующий эскадрой контр-адмирал Д. Д. Вдовиченко вышел с отрядом прикрывать операцию. С каким риском, выдержкой и сознанием своего долга выполнялась эта опасная операция, писал мне потом командир минзага «Ока» Н. И. Мещерский.

Страна вступает в бой

Первые часы войны, несмотря на моральную подготовку к ней, вызвали известное замешательство. Нужно было сделать резкий поворот во всей работе, решительно перестроиться на новый военный лад. В эти часы в московском кабинете, вдали от флотов, еще не чувствовалось дыхания войны, хотя было уже известно, что на переднем рубеже полыхает пламя ожесточенного столкновения. Все нужные первые приказания отданы. Донесения с флотов поступают в Главный морской штаб и наносятся там на

карту, анализируются. Хотелось что-то предпринимать, но ясности – что же именно следует делать немедленно, какие отдать приказания – пока не было.

Бумаги, горой лежавшие на столе со вчерашнего, мирного дня, потеряли свое значение. Они относились к боевой подготовке и строительству флота. Большинство вопросов теперь будет решаться по-иному, в соответствии с требованиями начавшейся войны.

Я решил спокойно посидеть, собраться с мыслями. Вспомнилось, как старый марсофлот Э. С. Панцержанский говорил мне, когда я был еще командиром крейсера: «Когда обстановка на корабле становится сомнительной и вы не уверены в своих действиях, поставьте машины на “стоп”, осмотритесь, прикажите штурману проверить свое место и, уточнив обстановку, двигайтесь дальше». Хороший совет! Но он пригоден лишь для мирного времени: попал в туман, не уверен в своем месте – остановись и проверь, чтобы не выскочить на мель. В военное время подчас нет времени осмотреться. Замешкаешься – и события неумолимо захлестнут тебя. Теперь надо на все реагировать быстро и точно. За промедление, как и за ошибки, ныне придется расплачиваться кровью. От военачальников всех степеней потребуется и хладнокровие, и мгновенный расчет. Командир корабля уже не может воспользоваться разумным для мирного времени советом и отдать якорь, чтобы разобраться в обстановке. Новая техника неизмеримо ускорила темпы войны. Мастерство, собранность и четкость приобрели особое значение. Таково веление времени.

Рука невольно тянется к телефону. Связываюсь с флотами, с управлениями наркомата. Короткие разговоры сводятся к одному: больше оперативности, следить за каждым шагом противника, действовать решительно, не дожидаясь указки сверху. Утром контр-адмирал В. А. Алафузов сделал мне обстоятельный доклад о положении на флотах, всех распоряжениях, отданных им от имени наркома, и своих предположениях на будущее. Больше всего нас тревожили две опасности: высадка десанта и мощные налеты с воздуха на военно-морские базы.

Наркомат работал напряженно. Связь с флотами действовала бесперебойно. От Либавы до Кронштадта шла война на воде, под водой и в воздухе. С кем бы ни приходилось говорить, первые дни войны все вспоминали с удивительными подробностями по часам и даже минутам. Да, такое не забывается!

Нетрудно представить себе состояние И. В. Сталина перед лицом грозных событий, которые, по его расчетам, должны были произойти гораздо позже, возможность которых теперь, в 1941

году, он упорно отрицал вплоть до самых последних дней.

Его состояние передалось тем, кто его окружал, и они не смогли взять в свои руки рычаги управления. Эти люди не умели самостоятельно действовать, а умели лишь выполнять волю Сталина, стоявшего над ними. Такова трагедия тех часов.

Около 10 часов утра 22 июня я поехал в Кремль. Решил лично доложить обстановку. Москва безмятежно отдыхала. Как всегда в выходные дни, в центре было малолюдно, редкие прохожие выглядели празднично. Лишь одиночные машины, проносившиеся на повышенной скорости, пугали пешеходов тревожными гудками.

Столица еще не знала, что на границах уже полыхает пожар войны и передовые части ведут тяжкие бои, пытаясь задержать врага.

В Кремле все выглядело как в обычный выходной день. Часовой у Боровицких ворот, подтянутый и щеголеватый, взял под козырек и, как всегда, заглянул в машину. Немного сбавив скорость, мы въехали в Кремль. Я внимательно смотрел по сторонам – ничто не говорило о тревоге. Встречная машина, поравнявшись с нашей, как было принято, остановилась, уступая дорогу. Кругом было тихо и пустынно.

«Наверное, руководство собралось где-то в другом месте, – решил я. – Но почему до сих пор официально не объявлено о войне?»

Не застав никого в Кремле, вернулся в наркомат.

– Кто-нибудь звонил? – был мой первый вопрос.

– Нет, никто не звонил.

22 июня в 12 часов дня Советское правительство обратилось к народу с заявлением о вероломном нападении фашистской Германии. О начавшейся войне узнала вся страна.

Партия призывала советских людей встать на защиту Родины. Слова заявления звучали сурово и в то же время оптимистически. Наше дело правое, мы победим!

Огромная страна поднималась на бой. Тяжелый и кровавый. Не помню, по своей инициативе или по поручению Сталина вечером связался с В. М. Молотовым. Он курировал наш наркомат, решая текущие вопросы. Разговор касался обстановки на флотах. Я в тот час не имел оснований особенно тревожиться. В Севастополе после ночного налета было спокойно. На Балтике жестоким атакам уже подверглась Либава, но данных о значительном продвижении немцев на сухопутном фронте еще не поступало.

Приказываю заместителю начальника Главного морского штаба В. А. Алафузову чаще информировать Генеральный штаб о

том, что происходит на флотах. Сам в свою очередь старался получить самые последние данные о положении на сухопутных фронтах.

В кабинет быстрым, энергичным шагом вошел приехавший из Севастополя мой заместитель адмирал И. С. Исаков. Вместо обычного доклада о своей поездке и проведенном под его руководством учении Черноморского флота он попросил дать ему время разобраться в обстановке и только после этого доложить свои соображения.

– Добро, – согласился я.

В вечерней сводке, уже доложенной лично адмиралом Исаковым, отмечалось значительное продвижение противника на Либаву. К этому он и старался больше всего привлечь мое внимание. В остальном все шло по плану. Полным ходом ставились минные заграждения, проводилась мобилизация, и пока нам ничего не оставалось, как ожидать полного развертывания флотов и готовить их для проведения первых боевых операций. Такие операции были предусмотрены еще в мирное время. Однако осуществление их и все дальнейшие наши действия зависели от положения дел на сухопутных фронтах в целом. Мы впервые на деле почувствовали подчиненную роль Военно-Морского Флота общим стратегическим планам Генерального штаба.

Главный морской штаб получил последние данные о боевых действиях с флотов. Севастополь уточнил, что сброшены не бомбы, а мины, которыми гитлеровцы рассчитывали закрыть фарватер и от которых в итоге пострадали женщины и дети. Мины были новые – электромагнитные. Немного позднее поступили сведения из Измаила, где находился штаб Дунайской военной флотилии. Там война началась бешеным шквалом огня с румынского берега Дуная. Корабли находились в готовности и сразу ответили не менее сильным огнем. Потерь они не имели. К вечеру мы узнали, что немцы несколько раз бомбили Либаву. Налеты отражались зенитным огнем и истребительной авиацией. На Севере авиация противника с норвежских аэродромов атаковала корабли, аэродромы и другие военные объекты в Кольском заливе. Мне позвонил адмирал А. Г. Головко:

– Разрешите бомбить авиацию противника на его аэродромах?

– Разрешаю бомбить аэродромы на норвежской территории, – последовал ответ.

Прямых военных действий со стороны Финляндии еще не велось. Мы понимали, что назвать ее нейтральной страной трудно, симпатии ее правительства были явно на стороне

немецких фашистов. Однако открывать военные действия против финнов мы не могли и не хотели.

К исходу 22 июня поступили новые сведения о том, что немцы рвутся к Либаве. Нападать на базу с моря противник не решался, а с суши, как я надеялся, он получит отпор от сухопутных частей Прибалтийского военного округа, чьей задачей было оборонять город и базу.

Было важно, что противник в первый день войны не потопил ни одного нашего корабля.

Правда, в дальнейшем мне предстояло увидеть воочию и свои упущения, убедиться, что во многом противник все же упредил нас. Раньше всего это обнаружилось на Балтийском море. К началу войны немцы успели поставить минные заграждения у наших берегов. Их подводные лодки заранее заняли позиции на вероятных путях передвижения наших кораблей.

Очевидно, к началу войны нам следовало не только привести флоты в высокую готовность, но и осуществить хотя бы частичную мобилизацию и развертывание боевых сил. Захватчика останавливает и отрезвляет не пассивность другой стороны, а ее решимость и готовность к отпору.

Перед нападением немцев штаб Балтийского флота имел сведения о «подозрительных силуэтах» в море. Мы ограничились тем, что докладывали о них. А что означали эти силуэты, мы узнали в первые дни войны. Крейсер «Максим Горький» подорвался на заранее поставленных немцами минах. Только отличная выучка и самоотверженность личного состава и умелые действия командира крейсера капитана первого ранга А. Н. Петрова спасли корабль, и он смог вскоре вернуться в строй. Все могло кончиться более трагично.

В ту пору у нас обнаружилось немало и других ошибок, так что не станем списывать все за счет «неправильной оценки положения Сталиным». Ему – свое, нам – свое.

Как бы там ни было, война грянула, и надо было сражаться с врагом, напрягая все силы, всю волю, не щадя жизни.

Поздно вечером 23 июня я был приглашен к Сталину. Это был первый вызов с начала войны. Машина подошла к подъезду в тупике, где всегда было тихо и безлюдно. Только узкому кругу лиц было известно, как подняться на второй этаж и по ковровой дорожке пройти в приемную Сталина.

Оставив фуражку в гардеробе первого этажа, я вошел в лифт и поднялся наверх. В приемной никого не было. Значит, все уже в кабинете, решил я, и поспешил справиться у А. Н. Поскребышева, можно ли пройти. Как всегда, над его столом висела фотография Сталина в буденновском шлеме времен обороны Царицына.

Внешне все оставалось по-старому.

Я мысленно готовился доложить о нормальном развертывании флотов, наступлении немцев на Либаву и подготовке Черноморского флота к операции по обстрелу Констанцы.

В кабинете Сталина кроме членов политбюро находился Нарком обороны. На столе развернуты карты. Как я понял, речь шла о строительстве оборонительных рубежей в районе Вязьмы.

Завидев меня, Сталин попросил доложить о положении на флотах. Выслушав, удовлетворенно кивнул: хорошо.

В это время донесли о приближении вражеских самолетов. Все встали и вопросительно посмотрели на Сталина.

– Что ж, придется прервать работу, – сказал он.

Все уселись в машины и направились в еще не совсем готовое помещение на станции метро «Кировская». При мне Сталину передавались донесения с командного пункта ПВО. Командующий противовоздушной обороной Москвы генерал-майор М. С. Громадин пережил тяжелые минуты. Он докладывал обо всех принятых с его стороны мерах, а самолеты приближались…

Вскоре оказалось, что самолеты – наши. Тревога была ложной.

В газетах на следующий день об этой тревоге писалось как об учебной. Работники ПВО Москвы, как мне известно, тяжело переживали ошибку, но по указанию Сталина никто не был привлечен к серьезной ответственности.

Ложная тревога принесла свою пользу. Была усилена противовоздушная оборона столицы. 9 июля Государственный Комитет Обороны принял специальное постановление по этому вопросу, на основе которого Ставка более чем втрое увеличила число истребительных авиаполков в 6-м авиакорпусе, прикрывавшем Москву. Значительно был пополнен 1-й корпус ПВО. Почти в три раза увеличилось количество аэростатов заграждения. Поэтому когда немцы 22 июля предприняли массированный (свыше 250 самолетов) налет на советскую столицу, то получили организованный отпор. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии было уничтожено 22 фашистских бомбардировщика. К Москве прорвались лишь немногие самолеты, не причинившие существенного ущерба городу.

За все время войны к Москве прорвалось около 500 самолетов. Как правило, силы ПВО встречали их еще на подходах к городу, и они, беспорядочно сбрасывая бомбы, несли большие потери.

Мне приятно вспомнить, что несколько флотских зенитных

батарей участвовали в обороне нашей столицы и получили высокую оценку своей боевой работы.

24 июня, когда обстановка немного прояснилась, мы с адмиралом Исаковым обсудили ход развертывания флотов и проанализировали положение. Противник наносил мощные удары на Западном направлении – это не вызывало сомнения. Однако где проходила линия фронта и удалось ли нашим частям остановить врага, никто сказать не мог.

Главный морской штаб с первых часов войны не терял нити управления всеми флотами, контролировал положение на них, был в курсе всех распоряжений Наркомата обороны.

Между тем события развивались с такой быстротой, какую трудно было предвидеть. Вскоре нашим базам на Балтике немцы стали угрожать с тыла. Излишняя самоуверенность обернулась против нас. В те дни мне припомнился разговор незадолго до войны с командующим Прибалтийским военным округом Ф. И. Кузнецовым. Я поинтересовался, как строится круговая оборона Либавы и Риги, где базировалось много кораблей.

– Неужели вы думаете, что мы допустим противника до Риги? – обиделся мой собеседник.

А теперь вот что получилось! Быстрое продвижение немцев ставило под угрозу не только Ригу, но и главную базу флота – Таллин. Положение Либавы с суши стало безнадежным уже через два дня после начала войны. Нам предстояло пережить и худшее. За два месяца Балтийский флот должен был пройти тяжелый путь от Либавы до Кронштадта, оставляя свои базы. В конце августа и в начале сентября я находился в Ленинграде. Это были самые тяжелые для города дни. В разговорах с очевидцами назывались разные числа критических моментов: одни утверждали 10–11 сентября, другие называют более позднюю дату. В частности, Ю. А. Пантелеев, автор книги «Морской фронт», утверждает, что день 15 сентября для Кронштадта был самым опасным. Не случайно именно в эти дни немецкий флот был развернут у выхода из Финского залива на случай перехвата наших кораблей, если они предпримут попытку интернироваться в Швеции. 27 сентября в Або-Аландские шхеры пришла эскадра, состоящая из линкора «Тирпиц», тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», легких крейсеров «Нюрнберг» и «Кельн» и сопровождающих их шести эсминцев. С эскадрой были тральщики, торпедные и сторожевые катера.

Вскоре два крейсера – «Эмден» и «Кельн» с двумя эсминцами подошли к Либаве.

Но к концу сентября для немцев стало ясно, что Балтийский флот не намерен оставлять Кронштадт. Не добившись успеха, гитлеровцы начали понемногу окапываться вокруг Ленинграда.

Впоследствии они стали искать другие, более коварные способы: началась блокада и разрушение города с воздуха.

В те же дни происходила эвакуация Таллина, сопряженная с серьезными потерями.

В августе я выезжал в Ленинград. После возвращения в Москву в начале сентября у меня произошел тяжелый разговор со Сталиным об угрозе, нависшей над Балтийским флотом.

– Чтобы ни один боеспособный корабль не попал в руки врага, – сказал И. В. Сталин, подчеркивая каждое свое слово.

К счастью, героизм защитников города Ленина снял этот вопрос с повестки дня.

Немного позднее осложнилось положение на Черном море. Враг на суше вырвался к Одессе, к главной базе – Севастополю. Моряки, героически оборонявшие города-герои, вписали славную страницу в историю Великой Отечественной войны.

Много месяцев прошло в кровопролитных боях. Каждый день войны был насыщен героизмом, отвагой советских людей на суше, на море и в воздухе. Под руководством партии Ленина народ отстоял свободу и независимость, свою социалистическую Родину.

Однако мне хочется, чтобы не забывали и другое. Более серьезно, глубоко, со всей ответственностью должны быть разобраны причины неудач, ошибок в первые дни войны. Эти ошибки лежат отнюдь не на совести людей, переживших войну и сохранивших в душе священную память о тех, кто не вернулся. Эти ошибки в значительной мере на нашей совести, на совести руководителей всех степеней. И чтобы они не повторились, их следует не замалчивать, не перекладывать на души умерших, а мужественно, честно признаться в них, ибо повторение прошлого будет уже преступлением.

Хочется еще раз сказать: предвоенный период и неудачное начало войны – о чем идет речь в этой части воспоминаний – всего лишь один этап в невиданном вооруженном столкновении, которое было выиграно советским народом.

Долгий путь прошел в боях Великой Отечественной войны вместе с Советской Армией наш Военно-Морской Флот. От первых неудач 1941 года до полной победы над гитлеровской Германией и милитаристской Японией в 1945 году – четыре года, наполненных событиями невиданного драматизма и напряжения. Но о них надо рассказывать особо.

Часть II Курсом к победе

На южном фланге

После налета немецкой авиации на Севастополь, на рассвете 22 июня, Черноморский флот в сравнительно спокойной обстановке развертывал силы и ставил минные заграждения.

После войны было высказано немало критических замечаний по этому поводу: мол, мы без особой нужды ставили мины у своих баз. Особенно большие сомнения вызвали минные постановки на Черном море. Вице-адмирал И. Д. Елисеев писал мне: «Когда выяснилось, что нашим врагом на Черном море будут румыны и немцы, следовало воздержаться от постановки мин, поскольку большой угрозы с моря не было, а постановка их принесла нам много горя. Основными потребителями моря были мы сами».

Мнение это небезосновательно, но полностью согласиться с ним я не могу. Отсутствие минных полей около Севастополя позволило бы даже слабому противнику подходить к порту ночью и ставить мины.

Весь район моря возле Севастополя пришлось бы считать опасным и постоянно проводить контрольное траление. В то же время любой неприятельский эсминец ночью или в тумане мог подойти к этой важной базе нашего флота и обстрелять ее. И трудно сказать, что доставило бы нам больше беспокойства: свои мины, расположение которых мы отлично знали, или опасения, что враг может войти в не защищенные нашими минами воды.

Бесспорно одно: минировать нужно продуманно. Следует помнить, что мины – угроза не только противнику, но и своим кораблям, что рано или поздно их придется тралить, что штормы срывают их, и тогда они носятся по воле волн.

Я придерживаюсь мнения, что с оперативной точки зрения постановка оборонительных минных заграждений около своих баз не только на Черном море, но и на Дальнем Востоке была правильной. По идее, свои минные поля не могут представлять сколько-нибудь серьезной опасности для плавания и в то же время дают почти полную гарантию от появления в этих местах ночью или в тумане кораблей противника. Конечно, минные поля даже при точном знании своих фарватеров представляют некоторую опасность и создают неудобство для плавания боевых кораблей и транспортов, но опасность эта была бы значительно большей, если бы вражеские надводные корабли или подводные лодки имели возможность набросать около наших баз свои мины. Неприятности, причиняемые своими минными полями, обусловливались главным образом недостатками в технике – мины всплывали, срывались с якорей и становились опасными.

Постановка минных полей, конечно, требовала ходить строго по фарватерам.

Считать применение такого мощного оборонительного оружия, как мины, неправильным лишь из-за того, что оно прибавляло забот, – значило бы признать свое неумение обращаться с ним. Ведь плавают же корабли с опасным боеприпасом в своих погребах!

Командование Черноморского флота с первого дня войны взяло инициативу в свои руки. Флотская авиация наносила удары по важным объектам в Румынии. Дунайская флотилия, отбив первое нападение с румынского берега, высадила на него десант. Подводные лодки вышли к румынским и болгарским берегам, чтобы искать и атаковать вражеские корабли.

Продвижение немецкой армии по всему фронту уже в начале июля вызвало опасения, что для приморских городов и военно-морских баз может возникнуть угроза с суши. То, что произошло на Балтике, могло повториться и на Черном море. Становилось очевидным, что для флота на первый план выдвигается борьба на флангах армий, упиравшихся в море. При этом, как и на Балтике, многое обернулось не совсем так, как мы себе представляли до войны.

В бытность мою командиром корабля на Черном море высказывалось предположение, что наши вероятные противники попытаются повторить Крымскую кампанию прошлого века, высадив мощный десант где-нибудь на нашем побережье.

Позже над этой угрозой стала превалировать опасность нападения с воздуха и с суши. Помнится, как в 1941 году после захвата немцами острова Крит, когда они применили воздушный десант, мы дали себе ясный отчет в том, что подобная опасность не исключена и для Крыма. Крупных сухопутных сил там не было, было бы целесообразно оперативно подчинить все войска в Крыму Военному совету флота. Но о возможности появления армии врага в районе Перекопа не думалось.

Наш Черноморский флот развивался быстро и к началу Великой Отечественной войны состоял из линкора, 6 крейсеров, 17 лидеров и эскадренных миноносцев, 2 сторожевых кораблей, 47 подводных лодок, 84 торпедных катеров и ряда вспомогательных судов. Авиация насчитывала 625 самолетов. Флот готовили к тому, чтобы обеспечить наше господство на Черном море.

Как и на других морях, одной из важнейших задач флота считали обеспечение флангов армии. Чем ближе шло дело к войне, тем больше внимания уделялось взаимодействию флота с войсками приграничного Одесского военного округа. Именно

отработке такого взаимодействия было посвящено и последнее, закончившееся в канун войны учение. Правда, на нем отрабатывались более активные задачи, поскольку предполагалось, что мы будем не только обороняться, но и наступать.

Результаты этого учения, проведенного в северо-западном районе моря, сказались в первые же месяцы войны. Конечно, оно могло бы принести значительно больше пользы, если бы мы учитывали возможность скорого начала войны и более трезво оценивали соотношение сил. Как и на Балтике, где мысль о потере Либавы, а тем более Риги казалась совершенно недопустимой, на Черном море не предполагали, что Одессу придется защищать от сухопутного противника. Хотя флот вернулся с учения за сутки до войны и в море оружие на кораблях находилось в полной боевой готовности, тема учения не соответствовала обстановке, которая могла возникнуть с началом военных действий. Наши взоры были обращены в сторону Босфора. Оттуда мы ждали появления крупных эскадр с десантными войсками. Предполагалось, что наши вероятные противники попытаются повторить Крымскую кампанию прошлого века, высадив десант на нашем побережье. При оперативных играх считали, что Румыния будет на стороне «противника», но ее флот не представлял реальной угрозы. В тридцатых годах, когда власть в Германии захватили фашисты и начали призывать к войне против Советского Союза, положение изменилось. В случае войны с Германией вероятность морского десанта уменьшилась, но зато возросла опасность нападения с воздуха и с суши.

Немецкая группа армий «Юг», продвигаясь на восток, захватывала наши приморские города. Фашисты бахвалились, что советский Черноморский флот скоро «сам умрет сухопутной смертью», лишившись всех своих баз. Но флот сражался, с каждым днем наращивая силу ударов.

Королевская Румыния, как и предполагалось, выступила союзницей фашистской Германии. Наше командование решило нанести удар по главной базе румынского флота – Констанце.

Уже в ночь на 23 июня 1941 года авиация Черноморского флота произвела первый налет на военные объекты Констанцы. 23 июня последовало еще пять налетов: три на Констанцу и два на Сулину.

Немного позднее были нанесены авиационные удары по Плоешти. Этому объекту Ставка придавала особое значение: речь шла о румынской нефти, которая была очень нужна фашистской Германии. Поэтому Плоешти бомбила и армейская, и флотская

авиация. В июле и августе удалось уничтожить сотни тысяч тонн нефти, а добыча ее на какое-то время была сведена почти к нулю.

Говоря о налетах советской авиации на Плоешти, следует подчеркнуть стратегическое значение этих ударов. Не случайно Гитлер в записке Браухичу от 22 августа 1941 года подчеркивал, что нужно скорее захватить Причерноморье и Крым с его аэродромами, а шахты они всегда захватят. Один удачный налет русской авиации на единственный наш источник нефти, указывалось далее, и трудно будет предугадать, каким окажется дальнейший ход войны.

Не случайно и то, что И. В. Сталин обращался к Гопкинсу с вопросом, не могут ли англичане (США тогда еще не воевали) бомбить Плоешти. Но этих ударов не последовало.

25 июня два лидера – «Москва» и «Харьков» – вышли в море, чтобы обстрелять Констанцу. Эту ударную группу прикрывали крейсер «Ворошилов» и два эсминца. Корабли совершили переход ночью и на рассвете внезапно появились перед Констанцей. В 5 часов утра оба лидера открыли огонь.

Это был смелый набег, что подтверждали и представители немецкого командования в Румынии.

Командир всего соединения контр-адмирал Т. А. Новиков и командир ударной группы лидеров капитан 2 ранга М. Ф. Романов сделали все от них зависящее, чтобы выполнить задание. По намеченным объектам было выпущено 350 снарядов. На берегу вспыхнули большие пожары: горели нефтебаки.

Но этот успех достался нам дорогой ценой. Минная опасность оказалась значительно большей, чем мы ожидали.

Следует подчеркнуть, что новые электромагнитные мины, сконструированные гитлеровцами, действительно являлись грозным оружием на первом этапе войны. С помощью этих мин немцы отправили на дно не один английский корабль.

Мы тоже столкнулись с минной опасностью на всех морских театрах. На Балтийском флоте подорвался на минном заграждении, поставленном фашистами еще до начала войны в устье Финского залива, крейсер «Максим Горький». На Черном море при выходе из Севастополя подорвался эсминец «Быстрый». Противник использовал как старые, так и новые электромагнитные мины различной кратности действия. Старые тралы для борьбы с последними оказались малоэффективными.

Наши моряки пытались разгадать секрет коварных новинок. Еще в июле 1941 года военный инженер 3 ранга И. И. Иванов и капитан-лейтенант Власов разоружили первую такую мину на Черном море. Вторую мину, в Новороссийске, обезвредили Б. Т. Лишневский и С. И. Богачек. На Балтике донные мины

разоружили Теплин, Туринов, Алюксутович и другие. Однако заплатить за это пришлось дорогой ценой: при разоружении мин погибли И. И. Иванов, С. И. Богачек, И. А. Ефременко, Б. Т. Лишневский и другие отважные флотские минеры.

Минно-торпедный институт ВМФ прилагал все усилия, чтобы скорее раскрыть секрет нового немецкого оружия, и внес свои предложения по борьбе с ним. Но кардинально помочь флоту могла только более квалифицированная научная сила.

Мы обратились за помощью в Ленинградский физико-технический институт (ЛФТИ). В августе 1941 года на Черноморский флот прибыла во главе с А. П. Александровым и И. В. Курчатовым группа сотрудников института: А. Р. Регель, П. Г. Степанов и К. К. Щерба. Ученые вместе с флотскими минерами часто с риском для жизни разбирали взрывные устройства немецких мин в поисках секретов нового оружия и выработки контрмер. Г. Охрименко, А. Малов, М. Иванов и Н. Квасов – вот фамилии черноморских минеров, которые ощупью, с замиранием сердца разбирались в неизвестных приборах, ища, как обезвредить коварную машину, готовую в любую секунду взорваться при малейшей неосторожности. И вскоре задачу удалось решить. Тральщики были снабжены специальными новыми тралами, а крупные корабли постепенно оборудовались специальными противомагнитными обмотками. Помнится, в первую очередь такой противоминной обработке подверглись подводные лодки типа «С».

Советские ученые внесли большой вклад в дело победы над врагом, и вклад этот был по заслугам оценен правительством. Многие ученые были награждены орденами и удостоены Государственной премии.

Позже, как-то встретившись со мной в Кремле, Игорь Васильевич Курчатов поинтересовался: «Как справляется наш флот с электромагнитными минами?». И я с удовлетворением подтвердил, что благодаря рекомендациям, сделанным им и его коллегами, флот неплохо выполняет задачи борьбы с вражескими минами.

Неправильно, однако, было бы думать, что кратковременное пребывание на Черном море группы ленинградских ученых помогло решить до конца все вопросы борьбы с немецкими неконтактными минами. Борьба эта длилась в течение всей войны, и не последняя роль принадлежит здесь Минно-торпедному управлению ВМФ (начальник Н. И. Шибаев) и некоторым специалистам-минерам, таким как профессор О. Б. Брон и другие.

Для оборудования кораблей системой ЛФТИ требовалось

огромное количество особого электрического кабеля. Предприятия Ленинграда, Кронштадта, Таллина, Севастополя, Архангельска, Мурманска, Владивостока отдали все запасы кабеля, годного для этой цели. Вскоре Техническое управление ВМФ передало Наркомату судостроительной промышленности наряды на последние 35 километров кабеля.

В середине августа я обратился в Государственный Комитет Обороны к Сталину и Вознесенскому с предложением возложить на заводы «Севкабель» и «Москабель» изготовление 350 километров кабеля, а 300 километров заказать за рубежом. Уже в первых числах сентября «Севкабель» начал поставлять кабель для Электромортреста, осуществлявшего оборудование кораблей противомагнитными системами.

Мы постоянно контролировали и направляли работу по размагничиванию кораблей. Больше всего этим занимался адмирал Л. М. Галлер. На местах эта задача решалась командованием флотов. Защитой кораблей от магнитных мин систематически интересовалась Ставка.

С развитием военных действий появились новые типы мин: акустические, магнитно-акустические и, наконец, гидродинамические. Против них нужно было искать противоядие. Мы привлекли к этому делу самых опытных и высококвалифицированных ученых. Реальную помощь в тралении новых вражеских мин оказывала флоту специально созданная акустическая группа под руководством Н. Н. Андреева, ставшего впоследствии академиком.

Но вернемся к набегу на Констанцу в первые дни войны, когда мы еще не имели надежного средства борьбы с немецкими электромагнитными минами. Наши артиллеристы удачно накрыли цели. При отходе корабли развили большую скорость – 30 узлов – и пошли на зигзаге; в итоге потеряли параваны – приспособления для обезвреживания мин, и лидер «Москва» подорвался. Раздался оглушительный взрыв, корабль переломился и затонул. «Харьков» пытался помочь тонущим, но сам получил повреждения от огня береговых батарей. Если бы из-за минной опасности корабли замедлили ход, они могли бы понести еще больший ущерб от огня береговой артиллерии. Видимо, давая задание провести операцию, командование флота должно было точно указать, как выполнять задачу, сообразуясь с обстановкой и не допуская неоправданного риска. Однако такого гибкого подхода в управлении у нас тогда еще не было. Действовать нередко приходилось по принципу «любой ценой».

Существовала ли возможность выполнить операцию удачнее и без потерь? Бывший командующий эскадрой контр-адмирал Л.

А. Владимирский после войны говорил мне, что обстрел берега следовало вести не лидерам, имевшим меньшую дальность огня и слабые корпуса, а крейсеру. Это позволило бы обстреливать Констанцу с дистанции 180–190 кабельтовых, находясь за пределами неприятельских минных полей. Однако боязнь рисковать крупным кораблем привела, по словам того же Л. А. Владимирского, к другому решению. Между тем в мирное время мы готовили для подобных операций именно крейсера. Корректировка огня с самолета была отработана хорошо, и это позволяло крейсерам вести огонь на предельных дистанциях.

Мы учли урок набега на Констанцу. В ноябре 1942 года для обстрела базы вражеских кораблей в Сулине был послан крейсер «Ворошилов». Он выполнил задачу успешно и без потерь, хотя враг сопротивлялся сильнее, чем во время набега на Констанцу.

Судьбу личного состава «Москвы» удалось выяснить значительно позже. Многие погибли, в том числе и заместитель командира по политчасти Г. Т. Плющенко. Командир корабля А. Б. Тухов и 60 моряков были схвачены фашистами. Тухов, находившийся все время со своими матросами, организовал побег, дрался в составе партизанского отряда и погиб 5 марта 1944 года в бою под Головановском, недалеко от Одессы.

По мере уточнения обстановки на южном крыле фронта внимание командования Черноморского флота и Главного морского штаба с каждым днем все больше привлекали Дунай и Одесская военно-морская база.

Входившая в состав Черноморского флота и находившаяся на самой границе, Дунайская флотилия организованно и без промедления ответила огнем на огонь с румынского берега и высадила туда небольшие десанты. Казалось, она и дальше могла не менее успешно выполнять свои задачи. Но через две недели обстановка на фронте в Северной Молдавии ухудшилась. Флотилия получила приказ основные силы направить на совместные действия с 14-м стрелковым корпусом, а устье Дуная остались прикрывать только малочисленные части. В первой половине июля, когда шло отступление наших сухопутных войск, верхнедунайский отряд флотилии едва прорвался с боями в Измаил. Ее командующий Н. О. Абрамов потом рассказывал мне, какие огорчения доставила ему эвакуация Измаила после успешных действий флотилии в первые дни войны.

В последующие периоды войны вновь организованной Дунайской флотилии под командованием контр-адмиралов С. Г. Горшкова и Г. Н. Холостякова выпала честь самым активным образом взаимодействовать с сухопутными соединениями и продвигаться к Вене, участвуя в освобождении Румынии, Венгрии,

Югославии и Австрии. Но об этом – позднее.

Североморцы вступают в бой

После войны, когда многие секретные документы нацистов перестали быть тайной, оказалось, что план «Барбаросса» не предусматривал действий крупных сухопутных или морских сил на направлениях, которые его авторы считали второстепенными. Фашистские генералы хотели предрешить исход войны молниеносными ударами по Москве, Ленинграду, Киеву. Они полагали, что Архангельск и Мурманск попадут в их руки без особых усилий как трофеи после победы на главных направлениях. Рассчитывая на это, немецкое верховное командование хотело сберечь свои морские силы для дальнейшей борьбы с Англией, а возможно, и с США. Однако планы блицкрига провалились. Война приняла затяжной характер. Вместо бронированных кулаков, с помощью которых германские фашисты и их сателлиты намеревались быстро добиться победы, им пришлось драться, «растопырив пальцы», на огромном фронте от Одессы до Мурманска. Когда коммуникации Советского Союза с США и Великобританией в северных водах приобрели стратегическое значение, гитлеровское командование вынуждено было перебросить сюда крупные соединения кораблей. Борьба с ними легла на наш молодой Северный флот.

В первые дни войны положение на наших северных границах было не совсем ясным. Мы знали, что к финско-норвежской границе подтянуты немецкие войска, которые ранее участвовали в захвате Нарвика. «Не на Финляндию же теперь собираются наступать немцы?» – говорили мы и с минуты на минуту ожидали начала боевых действий на Севере.

22 июня на нашей сухопутной границе с Финляндией было сравнительно спокойно. Однако немецкая авиация уже в тот день бомбила корабли и аэродромы Северного флота.

Поздно вечером 22 июня я долго разговаривал по телефону с командующим флотом контр-адмиралом А. Г. Головко.

– Глупое положение: нас бомбят, а мы считаем Финляндию невоюющей стороной! – горячился Арсений Григорьевич.

– Но ведь против вас действует пока лишь немецкая авиация, к тому же с норвежских аэродромов, – пояснил я и посоветовал: – Используйте время для полного развертывания флота, постановки минных заграждений. Внимательно следите за обстановкой на море.

Помню, на одном из первых докладов начальника Главного морского штаба адмирала И. С. Исакова мы специально обсуждали вопрос, можно ли считать Финляндию нейтральной и

вероятна ли высадка вражеского десанта у нас на Севере. Вспомнили мы и о внезапном захвате немцами Нарвика. Хорошо известно, что финское правительство в тридцатых годах раболепно следовало в фарватере политики некоторых западных стран. Шюцкоровские соединения катеров доставляли тогда немало забот не только балтийцам в Финском заливе и на Ладожском озере, но и североморцам в районе Петсамо и Мурманска. Несмотря на это, Советское правительство, искренне желая, чтобы наши отношения с соседней страной были дружественными, проявило умеренность при заключении мирного договора в 1940 году. Но воинствующие круги Финляндии искали реванша в союзе с Гитлером. Зная многочисленные факты, мы не сомневались: если Финляндия не вступила в войну против нас одновременно с Германией 22 июня, то только из тактических соображений.

На совещании в кабинете И. В. Сталина вечером 24 июня я докладывал о полетах финских и немецких самолетов над Ханко, о бомбардировке наших кораблей в Полярном и не только о сосредоточении немецких войск на финско-норвежской границе (об этом правительство знало раньше), но и о том, что они продвигаются по финской территории к нашим границам.

Мы опасались высадки десанта на Севере. «Конечно, – рассуждали мы, – немцы не полезут с моря “в лоб” на главную базу в Кольском заливе, но вполне могут атаковать ее фланги с многочисленными бухтами». Противник мог высадиться и в Кандалакшском заливе, где железная дорога Ленинград – Мурманск проходит совсем близко от нашей сухопутной границы с Финляндией. Правда, для высадки десанта в Кандалакше требовалось пройти горлом Белого моря. Там стояли наши береговые батареи, но мы помнили, как в 1940 году немцы проводили смелые операции, прорываясь в Нарвик и даже в Осло. Разве подобное не могло повториться на нашем Севере, где к тому же у нас было не так много береговых батарей?

25 июня командующий Северным флотом доложил, что 19-й немецкий горнострелковый корпус движется к нашей границе. Теперь не оставалось сомнения, что противник вскоре перейдет в наступление со стороны финской границы. Это произошло 29 июня. С того дня война охватила огромные пространства Севера. Теперь фланги наших фронтов упирались не только в берега Черного и Балтийского морей, но и в студеное Баренцево море.

Своеобразие Северного морского театра не ограничивается суровыми природными условиями. Благодаря теплому течению из Атлантики в юго-западной части Баренцева моря лед не препятствует боевым действиям флота в течение всего года. Зато

в северных и восточных районах Баренцева и Белого морей, а также в Карском море зимой из-за льдов корабли ходить не могут.

Частые штормы, особенно осенью и зимой, низкая облачность, туманы, снежные заряды, метели – все это очень мешало кораблям и авиации. Впрочем, туманы и помогали скрытным переходам конвоев и высадке десантов. Таковы уж парадоксы природы Севера!

Серьезно затрудняли действия флота полярный день и полярная ночь. В полярную ночь усложнялся визуальный поиск, зато в условиях полярного дня почти исключалась скрытность действий.

Пути сообщения с союзниками, воинские и народно-хозяйственные перевозки по Северному морскому пути, важное значение незамерзающего порта Мурманска, огромные природные богатства – эти и многие другие причины заставляли нас уделять Северу во время войны особое внимание.

Географические особенности побережья Северной Норвегии – изобилие фьордов, обрывистые высокие берега, большие глубины возле них – давали фашистскому флоту возможность базировать свои корабли маневренно и рассредоточенно. Готовясь к нападению на Советский Союз, германское командование держало наготове в Северной Норвегии и Северной Финляндии один финский и два немецких корпуса, сведенных в армию «Норвегия».

Планом операции намечалось овладеть Мурманском и главной базой Северного флота – Полярным, захватить Кировскую железную дорогу и тем самым изолировать Кольский полуостров от центральных районов страны, оккупировать Советскую Карелию и овладеть всем бассейном Белого моря до Архангельска включительно.

Немецко-фашистское командование рассчитывало осуществить свои планы на Севере молниеносно, используя в основном сухопутные силы и авиацию. Бомбардировщики должны были нанести массированные удары по Полярному и Мурманску и разрушить шлюзы Беломорско-Балтийского канала, чтобы отрезать Северный морской театр от Балтийского. Немецкие морские силы на Севере к началу войны были незначительны. Базировались они на порты и базы Варангерфьорда, в частности на Петсамо (Печенгу) и Киркенес.

Боевые самолеты 5-го воздушного флота, ВВС Финляндии и транспортная авиация фашистов располагали в Заполярье значительной аэродромной сетью. Для непосредственных действий против Северного флота было выделено около 170

самолетов, в том числе до 100 бомбардировщиков.

Протяженность фронта превышала здесь 300 километров. Врагу противостояла 14-я армия под командованием генерал-лейтенанта В. А. Фролова. Две ее дивизии (из пяти) действовали на мурманском направлении.

Правое крыло армии, оборонявшее мурманское направление, поддерживал Северный флот. Самый молодой из флотов нашей страны, он имел к началу войны сравнительно немного кораблей. Эскадренных миноносцев было всего восемь, а подводных лодок – пятнадцать. Не хватало и хорошо оборудованных баз. Для стоянки кораблей приходилось использовать гавани Мурманска и бухты Кольского и Мотовского заливов.

Военно-воздушные силы Северного флота также были невелики – всего 116 самолетов, в основном устаревших типов. В начале войны мы фактически могли использовать только три аэродрома. Запасные аэродромы и посадочные площадки лишь строились. Ударной авиации, по существу, не было.

В начале войны противник на Севере имел превосходство в сухопутных войсках и авиации и уступал Северному флоту только по числу подводных лодок. В надводных кораблях было относительное равенство сил.

Итак, войска генерал-полковника Дитля начали решительное наступление на Мурманск. Упомянутый уже немецкий автор Ф. Руге признает, что «это предприятие было задумано как чисто сухопутная операция, но влияние моря очень скоро дало себя почувствовать». Ссылка на то, что «местность оказалась настолько непроходимой», что горным войскам удалось преодолеть всего половину расстояния до Мурманска, неубедительна. Характер местности, конечно, был известен немцам, и прежде всего финнам. Не случайно там были заранее сосредоточены горные войска.

Горным войскам генерала Дитля в летние месяцы (июнь-сентябрь) не позволила продвинуться ближе к Мурманску отнюдь не местность, а наша 14-я армия и Северный флот. С того момента, когда для Мурманска возникла реальная и серьезная угроза, советские сухопутные части и флот действовали исключительно согласованно. И надо сказать, десант морской пехоты, а также поддержка кораблей сыграли свою роль в деле помощи армии. Немецкий же флот, имея на то все возможности, не обеспечил безопасность фланга своей армии. В середине июля мы не на шутку опасались за главную базу флота – Полярный, но, когда фронт стабилизировался, командование Северного флота получило возможность использовать свои подводные лодки и часть авиации на коммуникациях противника, ведущих к Петсамо

и Киркснесу. Было потоплено более 10 транспортов (из них несколько с войсками). После этого генерал Дитль стал настойчиво просить о помощи. И помощь к нему пришла. Уже зимой 1941/42 года фашистское командование, оценив значение северных коммуникаций, перевело в базы Северной Норвегии линейный корабль «Тирпиц», три тяжелых и один легкий крейсер и немало других кораблей, в том числе эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров. До 520 было доведено число самолетов.

Увеличилось число кораблей и на нашем Северном флоте, но в основном за счет мобилизованных судов гражданских наркоматов и ведомств. Их пришлось срочно переоборудовать в сторожевые корабли и катера, минные заградители, катера-тральщики, плавучие базы. Конечно, многие из них не отвечали требованиям, предъявляемым к военным кораблям. Некоторые боевые корабли пришли летом 1941 года на Северный флот с Балтики и позднее, в 1942–1943 годах, – с Тихого океана.

Военно-воздушные силы Северного флота пополнялись самолетами с Балтики, Черного моря, из Военно-воздушных сил Красной Армии и самолетами, приобретенными у союзников. К ноябрю 1942 года в авиации североморцев насчитывалось 318 боевых единиц. Это уже была сила!

Но к тому времени многого добился и противник. Прежде всего, существенно изменилось в его пользу соотношение военно-морских сил на Севере. Немецкий флот в Заполярье стремился обеспечить свои морские коммуникации вдоль побережья Северной Норвегии и срывать наши морские перевозки.

Однако наш Северный флот настойчиво продолжал нарушать морские коммуникации фашистов, защищал свои и поддерживал приморский фланг 14-й армии.

Командующего Северным флотом адмирала Арсения Григорьевича Головко я знал и раньше, до войны. Он воевал добровольцем в Испании, после командовал Каспийской и Амурской флотилиями, а в июле 1940 года его назначили на Север. Произошло это неожиданно. Когда меня перевели на работу в Москву, флотом на Севере уже около года командовал В. П. Дрозд. Энергичный, инициативный и, бесспорно, смелый моряк, Валентин Петрович много работал, стремясь поднять боеспособность своего молодого флота. Мне думалось, он вполне на месте. Но на его судьбу повлияли обстоятельства, от него лично мало зависевшие.

В разгар боевой подготовки летом 1940 года на Севере произошло несколько аварий. Вызванный в наркомат, В. П. Дрозд объяснил причины этих аварий и внес предложения, как избежать

их в дальнейшем. Помнится, едва он уехал, меня вызвали в Кремль. На столе у И. В. Сталина лежало новое донесение о чрезвычайном происшествии.

После обсуждения в наркомате лучшим кандидатом на место В. П. Дрозда был признан А. Г. Головко, служивший тогда на Амуре. Возражений это предложение не вызвало, и Арсений Григорьевич приехал в Москву. «Большой разницы в климате нет, – сказал он мне при встрече и пошутил: – Вот только плохо, что теперь к наркомату буду ближе». К слову сказать, дальневосточники всегда считали преимуществом то, что они находятся «подальше от начальства».

В Москве Головко был принят Сталиным и, получив задание «навести порядок на флоте», выехал в Полярный. За год, оставшийся до войны, А. Г. Головко успел основательно познакомиться с людьми, морским театром и кораблями. Флот был небольшой, а водные просторы огромные.

Мне запомнилась поездка на Север осенью 1940 года. В начале сентября мы с командующим прошли на одном из эсминцев от Мурманска до Архангельска. Заходили во все бухты и заливы. Было еще тепло, но в Иоканге лежал прошлогодний снег. Головко, хорошо знавший Дальний Восток, привез оттуда известную там шутку о Колыме, переложив ее применительно к условиям сурового Баренцева моря: «Иоканга, Иоканга – чудная планета: двенадцать месяцев зима, остальное – лето».

В перспективе на этом огромном и открытом (с выходом в океан) морском театре намечалось создать мощный флот. Но пока это была лишь перспектива. Большие судостроительные заводы только сооружались.

Недостаток кораблей на Севере старались компенсировать установкой береговых батарей. Вот на них-то мы с Головко и сосредоточили внимание во время нашей поездки. Места, где ставили батареи, были глухие, дорог мало, иногда приходилось добираться туда на тракторе. Одни батареи были готовы, другие еще устанавливались, а некоторые существовали пока лишь в проекте, на бумаге.

Во время этой поездки я смог впервые обстоятельно познакомиться и с морским театром и с новым командующим Северным флотом. Нельзя было не оценить его верных и метких определений роли подводных лодок и авиации на Севере. Понравилась его общительность, умение разговаривать с подчиненными.

Мне пришлось где-то читать, что у Головко были «длинные девичьи ресницы и профиль испанского гидальго». Характеристика для адмирала не совсем обычная! Меня,

естественно, интересовало другое: его знания, умение применить их в случае войны. Арсению Григорьевичу довелось встретить войну и всю ее провести, как он писал, «вместе с флотом». Успешные действия флота на Севере – лучшая аттестация для командующего. Но нет, видно, на свете людей без «сучка и задоринки». Адмирал Головко был слишком чувствителен для военачальника. Порой приходилось задумываться над этим. Так, находясь во время войны на Северном флоте, я как-то высказал ряд довольно безобидных замечаний. Головко расстроился до слез, прямо-таки потерял душевное равновесие. Узнав об этой его слабости, я потом был осторожнее. Впрочем, я никогда не замечал, чтобы повышенная чувствительность отрицательно сказывалась на его работе.

Было бы несправедливо, рассказывая об этом, не подчеркнуть, что адмирал А. Г. Головко был одним из наиболее образованных военачальников нашего Военно-Морского Флота и пользовался большим авторитетом. Добрую память о нем сохранят моряки не одного поколения.

Война на Северном театре проходила в условиях сравнительно более спокойных, чем на Черном море или на Балтике. Там напряжение доходило до предела, флоты вынуждены были покинуть свои лучшие базы, и это чрезвычайно усложнило проведение всех операций на море. К счастью, на Севере нам не пришлось пережить ничего подобного. Действия нашего «правофлангового» тем не менее поучительны.

В первую неделю войны в Заполярье боевые действия ограничивались взаимными налетами авиации. Фашисты перешли там в наступление лишь в последних числах июня, и это позволило 14-й армии и Северному флоту лучше подготовиться к встрече с врагом.

На кандалакшском направлении гитлеровцам удалось с тяжелыми боями несколько продвинуться в глубь нашей территории, но выйти к Кировской железной дороге они так и не смогли.

На мурманском направлении, несмотря на превосходство в силах, особенно в авиации, они продвинулись не более чем на 30 километров. Уже к августу 1941 года немцы выдохлись и потеряли способность наступать. Наши войска остановили их на рубеже реки Западная Лица. Еще раньше, 15 июля, перешли к обороне фашистские полки, рвавшиеся на полуостров Средний. Правда, они успели отрезать от материка полуострова Средний и Рыбачий, прикрывающие вход в Кольский залив. Но оба эти полуострова прочно удерживали советские моряки и пехотинцы.

В начале сентября противник вновь попытался наступать на

мурманском направлении. Однако из-за решительных действий войск правого фланга 14-й армии и Северного флота ему удалось продвинуться лишь на 16 километров. К началу октября линия фронта на мурманском направлении окончательно стабилизировалась в районе губы и реки Большая Западная Лица. Однако с плацдарма, захваченного на восточном берегу этой реки, противник продолжал угрожать главной базе Северного флота – Полярному, до которого оставалось менее 60 километров.

Еще 1 июля Военный совет флота с тревогой докладывал, что в случае дальнейшего отхода 14-й армии «ставится под угрозу базирование флота в Кольском заливе». Мы в Москве также ожидали, что натиск на Мурманск и Полярный будет сильным: предстояли перевозки грузов из США и Англии, и немцы не могли не понимать значения Мурманска, судя хотя бы по опыту первой мировой войны. Тогда царская Россия форсировала строительство железной дороги до Мурманска, чтобы использовать этот незамерзающий порт.

Когда борьба на этом участке фронта достигла особого напряжения, встал вопрос о помощи англичан. Мне пришлось два-три раза беседовать по этому поводу с контр-адмиралом Дж. Майлсом в Москве. Мы даже высказывали предположение о возможности взаимодействия флотов и авиации СССР и Англии на Севере. Как-то в шутку я сказал Майлсу, что англичанам не привыкать действовать в этом районе, намекнув тем самым на годы интервенции.

Он ответил тоже шуткой о нашем умении использовать опыт и уже серьезным тоном пообещал связаться с адмиралтейством.

Но вскоре обстановка на фронте под Мурманском улучшилась, и вопрос о посылке на Север английской эскадры отпал. Английские корабли и авиация появились там позже, когда фронт в Заполярье уже стабилизировался. Вскоре началось движение к нашим берегам конвоев из Англии и США.

Отдавая должное помощи, оказанной нам союзниками, и храбрости английских моряков военного и торгового флота, я хочу вместе с тем постараться прояснить истину в некоторых вопросах.

Английский историк Брайан Тонстолл, в годы войны освещавший события довольно объективно, теперь, мягко говоря, не совсем точен. К операциям, которые «должны были непосредственно способствовать поражению немецких войск на Севере», Тонстолл относит рейд английского флота на Лофотенские острова 4 марта 1941 года. Но этот рейд никак не был связан ни с помощью Советскому Союзу, который тогда еще

не воевал, ни с обеспечением конвоев, которые пошли значительно позднее.

Тонстолл, например, утверждает, что, как только Россия подверглась нападению, авиация английского флота уже 30 июля нанесла ряд мощных ударов по Петсамо и Киркенесу. Бесспорно, эти налеты оказали воздействие на немцев, но, к сожалению, произошли они не «как только Россия подверглась нападению», а более чем месяц спустя, когда враг на Севере был уже остановлен советскими войсками. Весьма косвенное отношение к обороне Мурманска имели и упоминаемые Тонстоллом нападения англичан на немецкие караваны и рейд на Шпицберген. Реальной помощью были смелые действия английских подводных лодок «Тайгрис» и «Трайдент». Они потопили несколько немецких транспортов с подкреплениями войскам генерала Дитля, пытавшимся прорваться к Мурманску и Полярному.

На мурманском направлении врага удалось остановить, и в этом большая заслуга Северного флота. Он поддерживал 14-ю армию артиллерией и авиацией, корабли высаживали десанты, морем перевозили войска, а также боевую технику, боеприпасы, горючее, продовольствие.

С первых дней войны на Северном флоте начали формировать части морской пехоты. Уже в начале июля отряды моряков-добровольцев героически сражались в рядах 14-й армии. Их часто использовали в десантах как отряды первого броска и штурмовые группы. Высадка десантов во фланги и в тыл наступавшему врагу действенно помогала нашим войскам. В июле 1941 года, когда шли тяжелые бои на рубеже реки Западная Лица, флот высадил в Мотовском заливе три десанта, несколько разведывательных и диверсионных групп.

Моряки десантов сражались геройски. Нельзя было без волнения читать сводки об их подвигах. Неувядаемой славой покрыли себя десантники 2-го отряда. Сопку, которую защищала одна из групп моряков, с соседней высоты обстреливали фашисты. Отделению старшего сержанта В. П. Кислякова было приказано захватить эту высоту. Десантники выполнили приказ. Но вскоре немцы атаковали их. Моряки упорно оборонялись. Когда держаться стало уже невозможно, Кисляков приказал бойцам отходить, а сам лег за пулемет. Он стрелял по наседавшим фашистам, пока были патроны, затем встал во весь рост и, подняв над головой гранату, с матросским «ура» бросился на врагов. Ошеломленные, они побежали. Побежали от одного человека!

Кисляков пробился к своему отряду. 14 августа 1941 года он первым из североморцев стал Героем Советского Союза.

Подвиг североморского матроса комсомольца Ивана Сивко описан во многих статьях, очерках и рассказах; поэт Александр Жаров посвятил ему свою поэму «Богатырь». И тем не менее я не могу не вспомнить об этом замечательном подвиге, одном из первых, свершенных в самые трудные дни войны.

2 августа 1941 года группа моряков-десантников оборонялась на сопке у реки Западная Лица. В ней было всего пять человек, шестой – командир, младший лейтенант Коленкин. Моряки дрались отчаянно: надо было во что бы то ни стало удержаться на этой сопке, чтобы другие подразделения десантников успели отойти на новые позиции.

На сопке бушевал шквал артиллерийского и пулеметного огня. Осколком снаряда ранило командира, однако он продолжал руководить боем. Вскоре его ранило вторично, и он потерял сознание.

Два краснофлотца подняли младшего лейтенанта и понесли, а три других, в том числе Иван Сивко, продолжали сражаться. Вскоре пули скосили двоих. Остался один Сивко. Но вот и он перестал стрелять: кончились патроны.

Воспользовавшись моментом, гитлеровцы со всех сторон кинулись к вершине сопки и тоже прекратили огонь: они решили захватить матроса живым.

Сивко пустил в ход гранаты, но немецких автоматчиков было слишком много. Сивко понимал: ему не пробиться к своим, как пробился старший сержант Кисляков. Наступила роковая минута. Сивко крикнул:

– Врешь, живым не дамся! – и бросил последнюю гранату между собой и врагами.

Так погиб смертью храбрых молодой советский моряк, истребивший в этом бою не один десяток гитлеровцев. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Говоря об участии Северного флота в защите Мурманска и полуостровов Рыбачий и Средний, следует напомнить, что планы немецкого командования предусматривали захват Мурманска любой ценой и что захватить его нацисты так и не смогли, несмотря на гневные приказы Гитлера. Стремление применить обходный маневр с суши везде – от Одессы и до полуострова Рыбачий – владело умами нацистских военачальников как идея фикс. Германское командование явно переоценило возможности своих сухопутных сил.

Западногерманский историк В. Гесс подчеркивает, что целью действий горного корпуса «Норвегия» был только (обратите внимание: только!) Мурманск. О наших силах на Рыбачьем В. Гесс пишет, будто немецкое командование «склонилось к тому, что

достаточно будет отрезать эти силы… они сами по себе вскоре потеряют значение». Гитлеровцы рассчитывали захватить Мурманск в середине июля. На совещании у Гитлера 16 июля не только Мурманск, но и весь Кольский полуостров был заблаговременно «передан» под начало гаулейтера Тербовена. Но гаулейтеру так и не удалось прибыть в свои «владения».

«Почему германские войска еще не в Мурманске? – вопрошала в те дни немецкая газета, выходившая в Норвегии, и пыталась объяснить: – Бои оказались чрезвычайно тяжелыми, их трудность не поддается описанию. Сам черт выдумал тундру в помощь большевикам. В тылу приходится сражаться с партизанами и прорвавшимися красноармейскими частями…»

Но ведь то, что корпусу «Норвегия» предстояло преодолеть тундру и горы Заполярья, было известно в Берлине и раньше. Недаром фашисты сосредоточили на Севере специально подготовленные горно-егерские части. Не было секретом для германского командования и то, что тундра близка к берегу Баренцева моря, вполне пригодному для высадки морских десантов обеих воюющих сторон.

Немецкий флот не обеспечил приморского фланга своей армии, наступавшей на Мурманск. Командование же нашего Северного флота, как известно, уже в июле высадило несколько десантов в районе губы Большая Западная Лица. Высаживали мы десанты и позже.

В. Гесс тоже вынужден был признать, что «благодаря высадкам десантов долгое время инициатива удерживалась в руках советских войск».

Забегая вперед, скажу, что самый большой из этих десантов – свыше 6 тысяч человек – был высажен 28 апреля 1942 года в районе мыса Пикшуев. Фашисты тогда готовили новое наступление на Мурманск. Активные действия 14-й армии и крупного десанта, появившегося неожиданно для врага, сорвали его замыслы.

Как известно, весной 1942 года по указанию Ставки ВГК наши войска готовились провести ряд наступательных операций, и прежде всего в Крыму. Чтобы втянуть в бой резервы противника на мурманском направлении, было решено также провести небольшую наступательную операцию. Войска 14-й армии, наступая с рубежа реки Западная Лица, должны были прорвать линию обороны и продвинуться на запад. Северному флоту была поставлена задача высадить десант в тыл противника и тем самым облегчить продвижение частей 14-й армии, когда она прорвет оборону немцев.

Для десанта была выделена 12-я отдельная бригада морской

пехоты под командованием полковника В. В. Рассохина и военкома бригадного комиссара И. Н. Кириллова. В состав десанта входил также разведывательный отряд флота. Всего насчитывалось около 6200 человек, вооруженных легким оружием и пушками калибра не более 45 мм.

Командиром высадки был назначен капитан 1 ранга В. И. Платонов. В поддержку десанта выделялись эсминец «Громкий» и сторожевые корабли «Рубин» и «Смерч». Им предстояло подавить береговую артиллерию противника и отвлекать на себя огонь немцев.

Добившись нужной внезапности, десант в ночь на 28 апреля 1942 года высадился в назначенном месте и начал продвижение вперед. К 1 мая 12-я бригада заняла плацдарм шириной 15 километров и продвинулась в глубину на 12–14 километров, выполнив поставленную ей задачу. Однако действия частей 14-й армии оказались неудачными, и немцы сосредоточили усилия на ликвидации десанта. Ему пришлось перейти к обороне.

Войска армии в эти дни тяжелых боев поддерживали артиллерия и авиация Северного флота. По фашистам вели огонь эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и даже сторожевые катера. Только в 1941 году они выпустили около 7500 снарядов. Активно действовали и береговые батареи. С полуострова Средний и с восточного берега губы Большая Западная Лица они вели прицельную стрельбу по переднему краю противника.

Боевой счет авиации Северного флота открыл 24 июня командир эскадрильи старший лейтенант Б. Ф. Сафонов. Метким залпом реактивных снарядов он уничтожил бомбардировщик «Хейнкель-111».

С именем Бориса Феоктистовича Сафонова связаны многие славные победы летчиков-североморцев в первые, самые трудные месяцы Великой Отечественной войны. Особенно знаменателен день 15 сентября 1941 года.

Для поддержки наступавшей пехоты гитлеровцы выслали большую группу бомбардировщиков. Их прикрывали «мессершмитты», на которые и устремилась сафоновская семерка истребителей. Умелым маневром Сафонову удалось отколоть от строя головной бомбардировщик и поджечь его. Бомбардировщик упал на скалы. Боевой порядок фашистских самолетов был нарушен. Потеряв еще несколько самолетов, немцы начали удирать, беспорядочно сбрасывая бомбы на свои же войска.

Это произошло утром, а во второй половине дня та же семерка сафоновцев перехватила вблизи линии фронта 30 вражеских бомбардировщиков, которые шли под прикрытием 22 истребителей. Этот бой, в котором 7 советских летчиков

уничтожили 13 фашистских самолетов, заставив остальных спасаться бегством, навсегда вошел в историю советской морской авиации.

16 сентября 1941 года Президиум Верховного Совета СССР присвоил Б. Ф. Сафонову высокое звание Героя Советского Союза, а полк, в котором он служил, был награжден орденом Красного Знамени. К тому времени Борис Феоктистович лично сбил 11 вражеских самолетов.

Сафонов дрался с врагом, сочетая отвагу и хладнокровие. Численному превосходству фашистов он противопоставил свою тактику, которую совершенствовал с каждым боем. В одном случае устраивал засаду в облаках, в другом – внезапно наносил удар со стороны солнца, в третьем – искусно использовал для маскировки море и сопки. Справедливо говорили в годы войны о «школе Сафонова». Из нее вышло немало прекрасных летчиков.

Отвага и боевое мастерство быстро выдвинули Сафонова в число лучших авиационных командиров. Вскоре он был назначен командиром 72-го Краснознаменного авиаполка. Полк первым на Северном флоте стал гвардейским. Принимая гвардейское Знамя, командир от имени всего полка дал клятву:

– Перед добытым в боях гвардейским Знаменем клянемся! Слушай нас, великий русский народ, чудесная наша Родина, героическая партия большевиков! Мы, сыны твои, будем драться, громить и истреблять фашистских зверей, не зная страха, усталости, презирая смерть во имя полной победы над фашизмом!

Утром 30 мая 1942 года гвардии подполковник Сафонов со своими боевыми товарищами В. П. Покровским и П. И. Орловым вылетел на прикрытие большого конвоя союзников, который шел в Мурманск и находился в это время в 60 милях от наших берегов.

Над конвоем уже кружили вражеские самолеты. 45 «юнкерсов» ожесточенно бомбили транспорты и корабли охранения. Сафонов сразу ринулся на ближайший бомбардировщик противника и поджег его. Покровский и Орлов атаковали другие фашистские самолеты.

В этом бою Сафонов сбил три «юнкерса», несколько самолетов сбили его товарищи. Выходя из боя, Сафонов передал по радио на командный пункт полка, что поврежден мотор его самолета. Вылетевшая на помощь сражавшимся новая группа летчиков стала запрашивать у Сафонова, не ранен ли он. Каждый из летчиков ради спасения командира готов был отдать жизнь. В ответ они услышали по радио властный голос Сафонова:

– Преследуйте врага, он уходит!

Это был его последний боевой приказ.

Не верилось, что Борис Феоктистович Сафонов погиб. Его ждали день, два, три… Но сколько ни искал специально посланный эсминец «Валериан Куйбышев», ничего в море обнаружить не смог. Видимо, герой был тяжело ранен и погрузился в студеную пучину вместе со своей машиной.

Недолго пришлось Сафонову повоевать, но он совершил около 300 боевых вылетов, лично сбил 25 вражеских самолетов, 14 уничтожил в групповых боях. 14 июня 1942 года Б. Ф. Сафонов – первый из участников Великой Отечественной войны – посмертно был удостоен второй Золотой Звезды Героя. 2-й гвардейский истребительный Краснознаменный авиаполк, которым командовал Сафонов, стал носить его имя.

У подножия гранитной скалы в Заполярье герою воздвигнут памятник. Далеко видна мужественная фигура замечательного летчика, вознесенная на высокий пьедестал…

Немногочисленной в начале войны была авиация Северного флота. Но уже к концу 1941 года морские летчики сбили в воздухе и уничтожили на аэродромах 119 вражеских самолетов. Летчики-североморцы с одинаковой отвагой сражались и над морем и над землей Заполярья. Морскую авиацию использовали и для поддержки сухопутных войск. Нанося удары по войскам и аэродромам противника и прикрывая с воздуха свои войска, авиация Северного флота одновременно вела разведку, защищала с воздуха базы, аэродромы и другие военные объекты, охраняла транспорты в море, а также десантные корабли на переходе и в момент высадки десанта, бомбила базы противника, действовала на его морских путях. За 1941–1942 годы североморские летчики совершили около 27 тысяч вылетов, большую часть из них – для поддержки своих сухопутных войск.

В ходе войны авиация флота мужала, росла и качественно и количественно. С течением времени объектами ее действий стали удаленные порты и коммуникации врага. Торпедоносцы, бомбардировщики и штурмовики наносили удары по кораблям и судам фашистов в море. В первый год войны они потопили десять вражеских транспортов. С февраля 1942 года авиация приступила к постановке мин в водах противника.

Бомбим Берлин

Об авиации Балтийского флота хочется сказать особо. Она активно действовала с первого дня войны. Истребители прикрывали базы, а также корабли, стоявшие на рейдах или выходившие на боевые операции в море. Над Кронштадтом, Таллином, Ханко, над аэродромами, на которые были нацелены вражеские бомбардировщики, то и дело завязывались жаркие стычки в воздухе. Летчики Балтики сражались отважно.

Флотской авиации явно не хватало, потому что, как уже говорилось, большая часть ее была в силу необходимости нацелена на наземные объекты. На Ханко противник простреливал каждый метр земли, держа под огнем и аэродром, и тем не менее летчики-истребители надежно охраняли небо, обеспечивая господство в воздухе, без чего военно-морская база, окруженная неприятелем, не могла бы продержаться. Уже в первые дни войны флотские бомбардировщики сбрасывали свой груз на Мемель, Данциг, Гдыню и другие порты, которыми пользовался враг. С 23 июня начались удары по аэродромам и портам Финляндии, выступившей против Советского Союза на стороне фашистской Германии. Атакам нашей авиации подверглись Турку, Котка, Тампере. Самолеты КБФ ставили мины вблизи баз противника, чтобы затруднить выход его кораблей в море, наносили удары по конвоям.

Успешность действий авиации КБФ подтверждают и сами немцы. Вот что писал журнал «Марине рундшау» в 1962 году:

«…Советская авиация ВМС после первых недель некоторой неясности положения добилась почти неоспоримого господства в воздухе над морем. Ее самолеты совершали до 17 воздушных атак в день. Число самолетов, участвовавших в каждом налете, доходило до 25. Налеты отличались систематичностью и упорством действий».

Командир 5-й немецкой флотилии тральщиков сообщал в своем донесении в июле 1941 года о том, что, несмотря на интенсивный зенитный огонь, русские вели прицельное бомбометание и что часть бомб была сброшена с пикирования. Он указывал также, что применение бомб с осколочным действием неизвестной до сих пор силы вызвало большие потери в личном составе. В конце донесения сообщалось, что если проводка конвоев и траление мин в Рижском заливе будут производиться без прикрытия истребителями, то в этом случае следует ожидать тяжелых потерь.

Такой же характер имело донесение командира 1-й флотилии

торпедных катеров от 4 июля 1941 года об абсолютном господстве русских в воздухе и «большой опасности, которой подвергаются суда, совершающие переход без прикрытия».

Об одной операции авиации Балтики следует рассказать подробно: я имею в виду налеты на Берлин в августе – сентябре 1941 года.

В конце июля фашисты совершили свой первый налет на Москву. Нам хотелось ответить налетом на Берлин. Но как? По плану мы готовились в те дни нанести с ленинградского аэродромного узла удары по Пиллау, где базировались корабли немецкого флота. Правда, с аэродромов, расположенных под Ленинградом, до Берлина было ближе, чем с других наших аэродромов. Но расстояние все-таки было слишком велико, чтобы его могли преодолеть в оба конца самолеты ДБ-3 даже с форсажем (ДБ-3ф).

Пришлось нам с В. А. Алафузовым призадуматься…

Развернули карту. После прикидки стало ясно, что с ленинградских аэродромов наши самолеты дотянут лишь чуть дальше Либавы. А вот если стартовать с острова Эзель, тогда можно лететь до Кенигсберга. Ну а если взять предельный радиус действий самолетов? Да, тогда можно достать и до Берлина! Правда, идти придется над морем и, сбросив бомбы, немедленно возвращаться. Потеряешь 20–30 минут – не дотянешь до своих аэродромов. Придется садиться на территории противника. Чтобы исключить этот вариант, оставалось одно – лететь на Берлин на самой выгодной во всех отношениях высоте и бомбить немедленно, несмотря ни на что. Потом строго прямым курсом возвращаться домой. Иначе говоря, лететь было можно, если найдутся отважные летчики, если будет исправна материальная часть и если при возвращении туман не закроет аэродром.

Наконец после консультации со специалистами убедились, что если самолеты возьмут полный запас горючего и не более 750 килограммов бомб каждый, то они пройдут расстояние до Берлина (около 900 километров) за три с небольшим часа и вернутся домой, еще имея в баках остаток бензина.

«Заманчиво, – подумал я. – Но не получится ли так, что мы пошлем летчиков на операцию, с которой они не вернутся?»

Нужно было хорошенько все взвесить. Да и после этого требовалось еще разрешение Ставки. Дело было весьма серьезное, оно выходило за рамки прав наркома Военно-Морского Флота.

В затруднительном положении оказался и командующий ВВС ВМФ С. Ф. Жаворонков. С одной стороны, по его же данным, получалось, что такую операцию провести можно. С большим риском, на пределе, но можно. С другой – какая огромная

ответственность ложилась на него, если полет оказался бы неудачным! Ведь это грозило потерей всех самолетов…

– Буду докладывать Ставке, – сказал я ему.

– Дайте еще подумать, посоветоваться с исполнителями, – ответил Семен Федорович.

Снова все проверили и взвесили. Полком, которому предстояло выполнять это ответственное задание, командовал полковник Е. Н. Преображенский, его штурманом был прекрасный специалист капитан П. И. Хохлов. Расчеты Преображенского и Хохлова еще раз подтвердили: да, полет возможен.

Через два дня, на очередном докладе, я разложил перед И. В. Сталиным карту Балтийского моря. Остров Эзель и Берлин соединяла на ней четкая прямая линия. Тут же были даны окончательные расчеты: самолет может взять одну 500-килограммовую бомбу или две по 250.

Удар по Берлину имел бы в случае удачи огромное значение. Ведь гитлеровцы трубили на весь мир, что советская авиация разгромлена.

И Ставка утвердила наше предложение. «Вы лично отвечаете за выполнение операции», – было сказано мне на прощание.

Вернувшись, я тут же отдал все необходимые распоряжения. Вскоре Военный совет Балтийского флота получил приказ подобрать 15 экипажей 1-го минно-торпедного полка и к 10:00 2 августа перебазировать их на Эзель. В связи с этим ранее поставленную задачу – бомбардировку Пиллау – пришлось отменить.

Трудная задача ложилась на моряков. Достаточных запасов топлива и авиабомб на острове не было. Их сначала пришлось доставлять туда из Таллина, а затем из Кронштадта. Небольшие баржи с бензином и боеприпасами под сильной охраной следовали заминированным Финским заливом до Таллина, а затем дальше, на остров Эзель. Опасность подстерегала их на каждом шагу. Следует иметь в виду, что Таллин уже был осажден противником.

Учитывая сложность операции, подготовка и руководство ею была возложены непосредственно на командующего ВВС ВМФ генерал-лейтенанта С. Ф. Жаворонкова. Сначала, 2 августа, он вылетел на аэродром под Ленинградом, где находился 1-й минно-торпедный полк. Для сохранения секретности о цели своего прилета Семен Федорович информировал только командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца и командующего ВВС Балтфлота генерал-майора авиации М. И. Самохина.

Дело было спешное, и 4 августа рано утром – как вспоминает сам Жаворонков – 15 самолетов ДБ-3 произвели посадку на

аэродроме Кагул. Вскоре туда же отправился и командующий ВВС ВМФ.

На него лично возлагалось проследить не только за подготовкой, но и за выполнением первых налетов на Берлин.

Понимая всю ответственность за людей, которым предстояло выполнить столь рискованное задание, я, обсудив вопрос с С. Ф. Жаворонковым, распорядился провести сначала несколько пробных полетов, чтобы убедиться на практике в возможности задуманного и собрать как можно более полные данные о противовоздушной обороне Берлина.

В ночь на 3 августа наши морские орлы слетали на разведку погоды и сбросили бомбы на ближний объект – Свинемюнде. Экипажи взяли полный запас горючего и бомб – как бы для полета на Берлин – и поднялись с аэродрома Кагул на острове Эзель.

Операция показала, что отлично тренированные летчики могут стартовать на тяжелых машинах и с этого маленького аэродрома.

В ночь на 6 августа пять экипажей отправились в разведывательный полет на Берлин. Было установлено: зенитная оборона расположена кольцом вокруг города в радиусе ста километров и имеет много прожекторов, способных действовать на расстоянии до 6 тысяч метров.

Теперь все было ясно. Полет труден, но возможен. Опять – в который уже раз! – проверили материальную часть и получили приказ выполнить задание при первой возможности.

Прошло еще несколько дней, и самолеты поднялись в воздух. Их было пятнадцать. Командовал операцией Евгений Николаевич Преображенский. Его ближайшими помощниками в группах были капитаны В. А. Гречишников и А. Я. Ефремов, штурманом летел П. И. Хохлов.

Сообщение о вылете поступило перед самым моим отъездом на доклад в Ставку. Я был уверен, что меня первым делом спросят, как дело с налетом на Берлин.

Именно так и случилось. И мне было приятно доложить, что операция началась…

В ночь на 8 августа тяжело нагруженные самолеты с трудом оторвались от земли. Единственной их защитой от зениток и истребителей являлась высота.

Смелость и разумный риск, основанный на точном расчете, оправдали себя. Немцы не ожидали такой дерзости. Во время подхода наших самолетов к цели они сигналами с земли запрашивали: что за машины, куда летят? Считая, что сбились с пути свои, летчикам предлагали сесть на один из ближайших

аэродромов. Загипнотизированные геббельсовской пропагандой, дежурные наблюдательных постов не допускали даже мысли, что над их головой могут появиться советские самолеты. Полчища фашистов рвались в те дни к Ленинграду, к Москве. В Берлине считали, что уже близка заветная цель, а в это время русские летчики на высоте 7 тысяч метров шли на столицу третьего рейха.

Огни Берлина были видны издалека: город не был затемнен. Налеты англичан с запада происходили тогда так редко и оказывались столь слабыми, что жители немецкой столицы успевали подготовиться к ним после объявления воздушной тревоги.

По огням и контурам приметных мест – рек, озер, дорог – штурман Хохлов уточнял свой курс и вел самолеты на военные объекты Берлина. Наши самолеты достигли уже цели, а зенитного огня по ним никто не открыл. Сбросив бомбы, все пятнадцать бомбардировщиков, облегченные от груза, легли на обратный курс. Наблюдать за результатами бомбового удара не было возможности: по небу шарили прожекторы, вокруг вспыхивали разрывы зенитных снарядов.

Задание было выполнено. Первая в истории Отечественной войны атака Берлина советской авиацией состоялась. Это радовало всех, радовало настолько, что отступили на задний план и опасность обратного полета и сознание, что запас топлива в баках весьма ограничен.

Через тринадцать лет мы с Евгением Николаевичем Преображенским, уже командующим ВВС Военно-Морского Флота, вместе летели в Порт-Артур и вспоминали годы войны. Вспоминали, конечно, и о первом налете на фашистский Берлин. Тогда-то я и узнал, что наши летчики, оказывается, обсуждали возможность такого налета еще до приказа из Москвы…

Фашистам и в голову не пришло, что их столицу бомбили советские самолеты. На следующий день в немецких газетах было опубликовано такое сообщение: «Английская авиация бомбардировала Берлин. Имеются убитые и раненые. Сбито шесть английских самолетов». На это англичане ответили: «Германское сообщение о бомбежке Берлина интересно и загадочно, так как 7–8 августа английская авиация над Берлином не летала». Не верить этому не было оснований. Пришлось немцам сделать вывод, что этот успешный налет произвели советские самолеты. Вот тебе и скорая победа на советско-германском фронте, вот тебе и уничтоженная советская авиация!

За первым налетом последовали другие. Но условия стали более тяжелыми. Теперь противник встречал наши самолеты ожесточенным огнем, едва они пересекали береговую черту, а

вокруг Берлина действовала сложная система противовоздушной обороны. Каждый раз приходилось разрабатывать особую тактику. Выручала по-прежнему большая высота. Выше 7 тысяч метров нашим бомбардировщикам уже не так были страшны ночные истребители со специальными мощными фарами, не так был страшен и огонь зениток.

Гитлеровская ставка потребовала от своего командования «ликвидировать военно-морские и военно-воздушные базы на островах Даго и Эзель, и в первую очередь – аэродромы, с которых производятся налеты на Берлин». Нам пришлось усилить защиту аэродромов. Туда были передислоцированы почти все зенитные средства островов и скромные истребительные силы.

«А нельзя ли вместо 500-килограммовой бомбы или двух бомб по 250 килограммов нести на Берлин до тысячи килограммов, то есть брать по две пятисотки?» – такой вопрос возник у Верховного Главнокомандующего.

Мои доводы, основанные на мнении С. Ф. Жаворонкова о том, что такая нагрузка для самолета недопустима, показались неубедительными. В Ставку был приглашен опытный летчик-испытатель В. К. Коккинаки. Об этом я уже писал в книге «Накануне». Коккинаки отлично знал самолеты ДБ-3, его не раз направляли в авиационные части, чтобы он показал, как надо использовать технику и выжать из нее все возможное в смысле дальности полета и грузоподъемности машины.

Точка зрения Коккинаки разошлась с моей. «Можно брать две пятисотки», – помнится, заявил он, и я был временно посрамлен.

По личному приказу Верховного Владимир Константинович вылетел на Эзель, где дислоцировался полк Е. Н. Преображенского. Теоретически бомбовую нагрузку на ДБ-3 можно было увеличить до тонны, но далеко не новые моторы самолетов делали это практически невозможным, тем более при полете на предельную дистанцию. Попытка Коккинаки поднять бомбы весом в одну тонну кончилась неудачей: два самолета потерпели аварию. Мне ничего не оставалось, как доложить об этом Ставке и отдать приказ командующему ВВС ВМФ: оставить нагрузку прежней.

Однако дело на этом не кончилось.

В Ставку были вызваны командующий ВВС ВМФ С. Ф. Жаворонков, до тех пор неотлучно руководивший полетами на месте, и командующий ВВС Красной Армии П. Ф. Жигарев. И. В. Сталин нередко поступал так по отношению к какому-либо наркому. Этим он как бы говорил: «Вот я сейчас вас проверю. Вот сейчас послушаем, что скажут практические работники».

Когда Жигарев, Жаворонков и я вошли, Сталин сердито

посмотрел на нас. О его плохом настроении свидетельствовало и то, что он не сидел и не стоял возле стола, как обычно, а быстрыми шагами ходил от стены к стене. Едва мы вошли, он приступил прямо к делу.

Больше всех досталось П. Ф. Жигареву, который направил для пополнения авиации КБФ самолеты с изрядно поношенными моторами. Что же касается нас, моряков, то И. В. Сталин хотя и не признал наши доводы правильными, но теперь уже не приказывал брать для бомбардировки Берлина бомбы весом по тонне.

Налеты на Берлин повторялись еще не раз. Последний был 5 сентября. Когда пришлось оставить Таллин, полеты с островов стали невозможны. Всего за десять налетов на Берлин было сброшено 311 бомб и зарегистрировано 32 пожара. В моей памяти навсегда остались дни, когда наши морские орлы летали бомбить фашистскую столицу. Многих участников тех дерзких налетов наградили орденами, а Е. Н. Преображенский, П. И. Хохлов, В. А. Гречишников, А. Я. Ефремов и М. Н. Плоткин были удостоены звания Героя Советского Союза.

Оборона Таллина и прорыв в Кронштадт

Как известно, в первые месяцы войны три наши главные военно-морские базы – Таллин, Севастополь, Полярный – оказались под угрозой захвата противником. Уже в начале июля, после взятия фашистами Риги, стало ясно, что немцы стремятся окружить, а затем и захватить Таллин. В августе началась героическая оборона столицы Эстонии. Почти тогда же разгорелись бои за Одессу и возникла угроза прорыва гитлеровцев на Крымский полуостров. В середине октября нависла непосредственная опасность над Севастополем, а в первых числах ноября защитники города-героя отбивали первый штурм врага. На Севере, в районе Мурманска, немцам не удалось сколько-нибудь значительно продвинуться к Полярному, но положение главной базы Северного флота также стало опасным. Однако наибольшую тревогу в первые же недели войны вызывала судьба Таллина.

Уже в начале июля Военный совет Балтийского флота стал проявлять беспокойство за свой тыл, особенно в южном направлении. Командующий флотом доложил мне, что телеграфная и телефонная связь с сухопутными частями нарушена. Авиаразведка доносила, что танки противника двумя колоннами движутся одна на Псков, другая на Валк, то есть на Таллин. Из последующих докладов Военного совета флота можно было заключить, что обстановка для главкома Северо-Западного направления К. Е. Ворошилова также неясна, ибо он приказал командованию Балтфлота: «Свяжитесь самолетом с Псковом, выставьте засаду сухопутных частей южнее Таллина. Для уточнения обстановки вести разведку. Лишние корабли направить на восток. Уточнение обстановки сообщу». Но сухопутных частей флот не имел и мог использовать для непосредственной обороны Таллина лишь небольшие флотские подразделения. Начальник штаба фронта генерал Д. Н. Никишев 3 июля отдал 8-й армии распоряжение: «…Готовить немедленно силами местного населения оборонительные рубежи Пярну – Вильянди – северное побережье озера Выртсъярв». Но такое распоряжение не могло быть выполнено в столь короткий срок, оно требовало огромного объема работ. А на Таллин со стороны Риги уже двигался противник. Нам в Наркомате ВМФ следовало именно в эти первые дни июля самим верно оценить обстановку, сделать реальный прогноз в отношении Таллина и решительно настаивать в Ставке: «Если хотим подольше удержать Таллин, необходимо отвести туда всю 8-ю армию и спешно создать

несколько линий обороны». Но, надо признаться, в первой половине июля мы больше следили за событиями на суше около наших баз, чем руководили ими. Да Наркомат ВМФ и не мог поступить иначе. Оперативные приказы флоту отдавал главком Северо-Западного направления.

Угроза, нависшая над Таллином, требовала неотложного решения многих важных вопросов. Один из них – об организации обороны города. Как этот вопрос решался, я уже писал. Второй вопрос: где в условиях непосредственной угрозы главной базе должен находиться флагманский командный пункт Военного совета (ФКП), управляющий действиями всего флота?

Военный совет флота, озабоченный обстановкой на Балтийском театре, включая и оборону Выборга, внес предложение перенести ФКП в район Лужской губы. В этом была своя логика. По наставлениям, которые мы все изучали в свое время, не следовало возлагать непосредственное руководство обороной главной базы на командование флота: это неизбежно отвлекло бы его от управления всеми соединениями и ведения войны на морском театре в целом. Однако на практике командирами главных баз до войны обычно являлись командующие флотами. Предполагалось, что главные базы всегда будут находиться сравнительно далеко от линии фронта и командующий будет нести ответственность за оборону базы лишь с моря и с воздуха.

Опыт войны показал, что такое положение было правильным лишь в принципе. В Полярном или во Владивостоке, где командующему флотом не пришлось заниматься непосредственной обороной базы с суши, он руководил оттуда операциями флота в относительно спокойной обстановке. Совсем в другом положении оказались главные базы Балтийского и Черноморского флотов: их пришлось оборонять именно с суши.

О том, как отнестись к предложению Военного совета, мы не раз говорили с заместителем начальника ГМШ В. А. Алафузовым и неизменно приходили к выводу, что, если Военный совет покинет Таллин, это может привести к преждевременной и беспорядочной эвакуации. В сложившейся обстановке только Военный совет со штабом флота мог организовать и возглавить оборону города и базы. Ведь Таллин был не только главной базой, но и столицей ЭССР.

Определяя место для ФКП, нельзя было забывать и того, что в июле – августе 1941 года активно действовавшими на суше, на море и в воздухе были на Балтике силы флота, расположенные на островах Эзель и Даго, на полуострове Ханко и в районе Таллина. С переносом ФКП флота в Лужскую губу эти силы были бы

отделены от своего командования территорией, захваченной врагом на обоих берегах Финского залива, и водным пространством, контролировать которое нам с каждым днем становилось все труднее.

Следовало учесть и еще одно обстоятельство: возможное (а тогда и весьма вероятное) содействие немецкого флота своей армии, наступавшей на Таллин. В этом случае не исключалась необходимость привлечь дополнительные силы Балтийского флота в район главной базы.

Мы сами не могли окончательно решить вопрос о ФКП флота. Поскольку Балтийский флот к тому времени был оперативно подчинен главнокомандованию Северо-Западного направления, последнее слово оставалось за ним.

Из доклада И. С. Исакова, который в то время находился в Ленинграде и побывал в Таллине, я узнал, что и он, и главнокомандование Северо-Западного направления разделяют нашу точку зрения и считают, что командованию флота целесообразно остаться в Таллине.

Насколько я помню, в Ставке этот вопрос специально не обсуждался, однако, докладывая в середине июля обстановку в районе Таллина, я сообщил о предложении Военсовета КБФ перенести свой ФКП в Лужскую губу и о решении главнокомандования Северо-Западного направления оставить Военсовет в Таллине.

«Таллин нужно оборонять всеми силами», – заметил И. В. Сталин, и я понял его слова как одобрение нашего решения.

Оборона Таллина происходила в очень невыгодных для нас условиях. Мощный вал немецких войск катился, еще не потеряв своей наступательной силы. Главная база флота меньше всего была готова к обороне с суши. 10-й стрелковый корпус 8-й армии отошел к Таллину в последний момент и, конечно, не мог построить перед ним прочную линию обороны, да и местность не благоприятствовала созданию сильных укреплений. Вокруг Таллина было недостаточно и подземных сооружений для хранения боеприпасов.

В связи с этим позволю себе небольшое отступление. Мне хорошо запомнились поездки в окрестности Таллина в 1940 году, когда Эстония воссоединилась с Советским Союзом и штаб Балтийского флота переместился в ее столицу. Кое-где мне показали подземные сооружения, но некоторые из них, построенные еще перед первой мировой войной, были полуразрушены. Здесь, как и во Владивостоке, царское правительство старалось учесть опыт осады Порт-Артура в начале нашего века. Круговая оборона Таллина считалась крайне

желательной, как и укрытие всего ценного под землею от крупных снарядов. Возможная опасность нападения с воздуха и память о пережитом в Испании заставили меня ценить подземные укрытия. Мы старались упрятать под землю все командные пункты, хранилища торпед и мин. Я советовал командующему флотом адмиралу В. Ф. Трибуцу поскорее привести в порядок и использовать старые форты.

В неимоверно трудных условиях лета 1941 года командованию флота вместе с партийными и советскими организациями Таллина удалось все же, пока противник находился еще на дальних подступах к городу, создать три оборонительных рубежа. На строительстве их трудились не только воины армии и флота, но и местные жители.

Для обороны главной базы были привлечены все силы, которые находились в ее районе: части 10-го стрелкового корпуса под командованием генерал-майора И. Ф. Николаева, корабли и артиллерия береговой обороны, зенитная артиллерия и авиация флота.

Как я уже говорил, гитлеровское командование, пользуясь превосходством в силах, надеялось овладеть Таллином еще в июле. Но враг встретил решительное сопротивление и в упорных боях был остановлен. Чтобы возобновить наступление, гитлеровцам потребовалось перебросить под Таллин дополнительные силы с других участков фронта.

20 августа вражеские войска начали ожесточенные атаки на город уже с самых ближних подступов. Немцы бросили в бой полнокровные дивизии, усиленные артиллерией. В течение нескольких дней шли жаркие бои на первом рубеже обороны. Героически дрались с врагом армейцы и моряки, артиллеристы, экипажи бронепоездов и личный состав зенитной артиллерии, которую использовали для поддержки пехоты. Зенитные батареи в упор расстреливали гитлеровцев. Были случаи, когда зенитчики, оказавшись на два-три километра впереди своей пехоты, сами мужественно сдерживали натиск врага.

Доблестно сражался в те дни добровольческий отряд под командованием полковника Ивана Григорьевича Костикова. Еще на дальних подступах к Таллину он на своем участке в течение целого месяца сдерживал натиск противника. 22 августа враг бросил против отряда новые силы и окружил его. «Идем на прорыв!» – приказал командир отряда. Он вывел своих людей из вражеского кольца, но сам при этом был тяжело ранен. Понимая, что гитлеровцы будут охотиться за ним, и не желая попасть в плен, полковник И. Г. Костиков застрелился.

В напряженные дни обороны Таллина торпедный электрик с

лидера «Минск» комсомолец Евгений Никонов попросил командование направить его воевать на сушу. В одном из боев он был ранен, но лечь в госпиталь отказался.

В ночь на 19 августа Никонов с товарищами пошел в разведку к хутору Харку, занятому гитлеровцами. Ушел и не вернулся. Когда моряки выбили врага с хутора, они обнаружили на окраине парка привязанного к дереву краснофлотца в окровавленной тельняшке. Возле потухшего костра под деревом лежала обгоревшая бескозырка с надписью на ленте «Минск». Это был Евгений Никонов.

Пленные гитлеровцы рассказали, что советские разведчики наткнулись на засаду. Никонов был тяжело ранен и попал в плен, а товарищи его погибли. Допрос, пытки, снова допрос… Балтийский моряк остался до конца верен присяге, не дал врагу никаких сведений. Тогда ему выкололи глаза, привязали к дереву и разожгли костер…

В парке Кадриорг трудящиеся эстонской столицы воздвигли памятник герою. Его именем названа одна из улиц Таллина.

Приказам командующего флотом Евгений Никонов навечно занесен в списки экипажа лидера «Минск», а позднее и в списки личного состава одной из школ учебного отряда Балтийского флота. В 1957 году Никонову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Подвигов, равных этому по силе духа, было немало. Беспредельно преданные Родине, моряки-балтийцы дрались самоотверженно.

Когда немцы подошли к городу на дальность огня морских орудий, в бой вступила корабельная и береговая артиллерия. По фашистам было выпущено свыше двенадцати тысяч снарядов, не считая тех, которые израсходовали зенитчики. Гитлеровцы несли большие потери от огня крейсера «Киров», эсминцев, канонерских лодок, береговых и зенитных батарей. И все же продолжали рваться к городу. Фюрер торопил своих генералов. Он рассчитывал, захватив главную базу Краснознаменного Балтийского флота, заодно покончить и с основными силами самого флота. 25–27 августа продолжались ожесточенные бои на последнем рубеже обороны. В ночь на 27 августа немцы подошли к городу вплотную и, подтянув артиллерию и минометы, начали ожесточенный обстрел наших кораблей, стоявших у причалов и на рейде.

Положение защитников Таллина стало очень тяжелым. 25 августа Военный совет флота доложил главкому Северо-Западного направления и наркому ВМФ, что приказание об обороне выполняется, все способные дерутся, все оружие брошено

на боевые участки, с кораблей сняты все люди, без которых можно обойтись. Под давлением превосходящих сил противника кольцо вокруг Таллина сжимается, сообщал Военный совет флота. Части 10-го корпуса несут большие потери. Линия обороны в нескольких местах прорвана. Резервов для ликвидации прорыва нет, корабли на рейде находятся под обстрелом. Танки врага вошли в лес Нымме. Докладывая создавшуюся обстановку, Военный совет просил указаний и решения по кораблям, частям 10-го стрелкового корпуса и береговой обороне флота на случай прорыва противника в черту города и отхода наших войск к морю.

Краснознаменный Балтийский флот, воины 10-го стрелкового корпуса сделали все возможное для обороны Таллина. Они нанесли врагу большой урон, отвлекли его крупные силы от главной цели – Ленинграда. Но возможности для дальнейшей обороны эстонской столицы были исчерпаны.

Я доложил Ставке о критическом положении в Таллине, просил разрешить эвакуацию главной базы Балтийского флота. Докладывать об этом и просить санкции должно было главнокомандование Северо-Западного направления. Но оно почему-то медлило, а ждать дольше было нельзя…

26 августа Ставка отдала приказ об эвакуации защитников Таллина и прорыве флота в Кронштадт для усиления обороны Ленинграда.

С момента получения директивы Ставки и до окончания срока пребывания войск в Таллине оставалось не более суток. За это время нужно было подготовить к выходу в море весь флот, а он насчитывал около 200 вымпелов. За это же время войскам под прикрытием огня кораблей и батарей предстояло отойти с линии фронта и погрузиться на транспорты. Нетрудно представить, какой напряженной была деятельность командования флота и всех его соединений. Флагманский командный пункт флота пришлось перенести в только что вырытые на территории Минной гавани землянки, где от близких снарядных разрывов вздрагивал пол и на головы сыпался песок из перекрытий.

Развернулась подготовка к приему войск на транспорты. Купеческая гавань, где это происходило, находилась под минометным огнем.

В 21 час 27 августа по приказу командования Северо-Западного направления начался отход с линии фронта главных сил частей, оборонявших Таллин. Их вывод с позиций прикрывался огнем корабельной и береговой артиллерии. Посадка войск на транспорты началась в 22 часа 30 минут.

После полудня для прикрытия отхода войск на восточном участке оборонительного рубежа были предприняты контратаки.

На оборонительном рубеже оставались части заслона.

Военный совет флота перешел на крейсер «Киров», отдав последние указания оставшимся на берегу.

Это был организованный отход, проводившийся по плану. Начальник тыла флота генерал М. И. Москаленко до последнего момента руководил уничтожением военного имущества, которое не удалось погрузить. Арьергардом командовал опытный моряк, контр-адмирал Ю. Ф. Ралль. Тот самый Юрий Федорович Ралль, о котором я писал в «Накануне», вспоминая годы службы на крейсерах Черноморского флота. Ему было приказано выставить минные заграждения в гаванях и заминировать стенки порта.

28 августа к полудню корабли флота сосредоточились у островов Найссар и Аэгна, готовые двинуться на восток.

В 16 часов стали сниматься с якоря главные силы флота. Под флагом комфлота в охранении эсминцев и в сопровождении тральщиков вышел крейсер «Киров». В 17 часов под флагом начальника штаба Ю. А. Пантелеева двинулся лидер «Минск», имевший боевой задачей прикрытие (всего в отряде прикрытия насчитывалось 20 боевых кораблей). А рейд уже простреливался противником.

Балтийский флот уходил, чтобы прорываться в Кронштадт. Ленинграду нужна была помощь кораблей и бойцов бывшего Таллинского гарнизона. Зря хвастались немцы, что в конце июля будут в Ленинграде. 28 августа с большими потерями они с трудом заняли Таллин. Война принимала затяжной характер. Блицкриг проваливался, время работало на нас.

Обстановка, в которой флоту предстояло совершить прорыв в Кронштадт, была чрезвычайно тяжелой. Предвидя возможность эвакуации нашей главной балтийской базы, немецко-фашистское командование еще 29 июня приказало усилить минные постановки в Финском заливе. Между мысом Юминда и маяком Кальбодагрунд немцы поставили свыше 3 тысяч мин. Чтобы воспрепятствовать тралению этого заграждения и прорыву через него наших судов, они установили на мысе Юминда 150-миллиметровую артиллерийскую батарею.

Приходилось считаться и с возможностью появления в Финском заливе крупного соединения вражеского флота. Правда, этого не случилось: немецкое морское командование не решилось рисковать кораблями при прорыве нашей минно-артиллерийской позиции Ханко – Осмуссар. Гитлеровцы рассчитывали и без применения кораблей, только силами авиации и минным оружием, полностью уничтожить Балтийский флот. И, надо сказать, их надежды были небезосновательны. Нашим боевым кораблям и транспортам предстояло идти одним 150-мильным

фарватером, по минным заграждениям большой протяженности и плотности, к тому же на виду у противника, который уже вышел на южное побережье Финского залива. С севера советскому флоту угрожали неприятельские легкие силы, находившиеся в финских шхерах.

Но иного выхода не было. Решение эвакуировать Таллинский гарнизон морским путем являлось единственно правильным.

На основании указания Ставки Военный совет Северо-Западного направления 26 августа разрешил начать отход. От командующего флотом требовалось организовать движение крупных конвоев с войсками и грузами за тральщиками. Ценности, которые нельзя было вывести, приказывалось уничтожить. Авиации, находившейся на аэродромах недалеко от Ленинграда, предлагалось прикрыть восточный участок перехода.

Но к моменту прорыва оказалось, что передовой аэродром флота уже захвачен противником. Прикрыть с воздуха корабли и суда на фарватере до острова Вайндло стало почти невозможным. Тогдашние истребители, прилетев от Ленинграда к Гогланду, могли барражировать всего 10–15 минут. Поэтому флоту, и в первую очередь тихоходным, слабо вооруженным транспортам и вспомогательным судам, грозила серьезная опасность в случае налета фашистских бомбардировщиков. Недостаток средств противолодочной обороны создавал реальную угрозу со стороны немецких подводных лодок. В связи с этим командующий флотом на рассвете 28 августа попросил командование Северо-Западного направления нанести бомбовый удар по немецким аэродромам (силами КБФ и по возможности фронтовой авиацией); поставить вдоль фарватера от маяка Кери до острова Гогланд для противокатерной и противолодочной обороны 16 катеров типа «МО», временно вернув их с Ладожского озера; прикрыть флот на возможно большее расстояние истребителями.

В ответ на эту просьбу в тот же день было отдано распоряжение на время перехода кораблей снова подчинить командующему ВВС флота всю морскую авиацию, ранее приданную сухопутным войскам, временно передать Кронштадтской военно-морской базе восемь катеров типа «МО» из частей морской обороны Ленинграда и Озерного района. Но полностью осуществить все это не удалось: было слишком поздно, флот уже выходил в море.

Еще до получения приказа об эвакуации гарнизона Таллина штаб флота провел большую организационную работу. Для перевозки войск были подготовлены четыре конвоя. К 22 часам 27 августа они должны были сосредоточиться на Таллинском рейде между сетевым и боновым заграждениями.

Боевое ядро флота было разбито на три маневренных отряда: главные силы, отряд прикрытия и арьергард. Главные силы имели задачу охранять первый и второй конвои на самом опасном участке – от мыса Юминда до острова Гогланд; отряд прикрытия должен был обеспечить безопасность плавания второго и третьего конвоев между островами Кери и Вайндло; арьергард – защищать с тыла третий и четвертый конвои. Подводные лодки «М-98» и «М-102» были высланы на позицию к югу от Хельсинки, на случай если вражеские корабли предпримут атаку с этого направления. Авиация должна была прикрывать силы флота к востоку от острова Гогланд.

Отход войск с рубежей обороны и посадку их на суда намечалось прикрыть массированным огнем корабельной артиллерии.

С рассветом конвои и отряды боевых кораблей должны были приступить к форсированию минного заграждения в районе острова Кери.

После полудня 27 августа войска, оборонявшие Таллин, по приказу командующего КБФ перешли в энергичную контратаку по всему периметру обороны и даже оттеснили противника на несколько километров. Под прикрытием этой контратаки в 16 часов началась посадка войск на транспорты. Весь день фашисты вели сильный артиллерийский и минометный огонь по пунктам посадки и по Таллинскому рейду, но флот не понес никаких потерь, да и в войсках они были незначительны.

Нельзя не отметить, что этот успех был обеспечен также благодаря умелому использованию корабельной и береговой артиллерии. Командование 10-го стрелкового корпуса отмечало после окончания операции:

«Исключительная настойчивость командиров штаба КБФ и личное руководство, помощь Военного совета КБФ помогли бесперебойно грузить войска и раненых; фактически в течение 6 часов была пропущена главная масса войск, без суматохи, организованно».

Утром 28 августа корабли и суда вышли на рейд; началось заграждение гаваней Таллина и уничтожение наиболее важных объектов.

По плану конвои и отряды боевых кораблей должны были выйти в море еще ранее, в ночь на 28 августа. Но накануне вечером начался шторм. Семибалльный норд-ост задержал начало операции более чем на 12 часов: катера, тральщики и другие малые суда не могли идти в такую погоду. В результате минные заграждения пришлось форсировать ночью.

В 14 часов 28 августа начал движение первый конвой, через

пятьдесят минут – второй, а за ним последовали и остальные. Около 16 часов покинул рейд отряд главных сил. К 22 часам боевые корабли и конвои вытянулись в одну линию длиной около 15 миль. Впереди шел отряд главных сил во главе с крейсером «Киров». На нем находился Военный совет флота.

С момента выхода из Таллинского залива и вплоть до наступления темноты корабли и транспорты подвергались непрерывным атакам с воздуха. Затем были замечены плавающие мины.

Первые потери имели место вскоре после 18 часов, когда на мине подорвался и затонул транспорт «Элла». Через 25 минут от попадания нескольких авиационных бомб затонул ледокол «Вальдемарс». В это же время самолеты атаковали транспорт «Вирония».

Быстро надвигались сумерки. Силуэты концевых кораблей четко вырисовывались на фоне зарева пожаров, полыхавших в оставленном Таллине. Огромные столбы пламени и черного дыма, то тут, то там поднимавшиеся из воды к небу, возвещали о гибели транспортов и кораблей.

Но вот наступила темнота. Смолк злобный вой фашистских самолетов. Однако на кораблях и после этого не могли вздохнуть спокойно. Теперь усилилась опасность, грозившая из воды: всплывшие на поверхность якорные мины трудно было различить в темноте среди множества обломков и разбитых шлюпок. Ночь на 29 августа, первая ночь перехода, оказалась для флота самой тяжелой.

Иногда корабли проходили вплотную между двумя минами. Краснофлотцы шестами, а то и руками отталкивали страшные шары от борта. Тральщикам из-за частых взрывов мин приходилось то и дело восстанавливать тралы, и это задерживало движение отрядов боевых кораблей, шедших следом.

Вскоре в дополнение к минной опасности прибавились и другие – артиллерийский обстрел с мыса Юминда и удары торпедных катеров из финских шхер. Катера атаковали крейсер «Киров» и другие корабли. Лидер «Минск», шедший под флагом начальника штаба флота контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, отразил артиллерийским огнем две атаки торпедных катеров. Пушки крейсера «Киров» заставили замолчать вражескую батарею на мысе Юминда. Но дальше идти в темноте было невозможно – боевые корабли и транспорты, с борта которых уже нельзя было рассмотреть плавающие мины, в том числе подсеченные впереди идущими тральщиками, то и дело подрывались. Потеря нескольких кораблей и судов заставила командующего флотом приказать всем встать на якорь до рассвета, несмотря на сильное

желание использовать для движения ночь, когда нет опасности с воздуха.

С рассветом корабли и суда продолжили путь на восток. На последнем участке перехода флот отразил множество ударов с воздуха. Атаки вражеских самолетов следовали одна за другой.

Днем 29 августа отряд главных сил прибыл в Кронштадт. Этот день был особенно тяжелым для транспортов и вспомогательных судов, которые не имели сильной зенитной артиллерии и не могли идти со скоростью боевых кораблей. К тому же они не были прикрыты нашими истребителями. Пользуясь этим, немецко-фашистская авиация преследовала их с утра до ночи.

Западный Гогландский плес был свидетелем героической борьбы советских людей за спасение своих судов. Так, учебный корабль «Ленинградсовет» выдержал более ста налетов бомбардировщиков. Транспорт «Казахстан» подвергался ожесточенным атакам самолетов в течение всего дня. На его борту находилось до 5 тысяч человек, в том числе 356 раненых. Утром вблизи острова Вайндло при очередном вражеском налете одна из бомб попала в мостик, вывела из строя рулевое управление и машину. На «Казахстане» возник пожар. Несколько часов все, кто находился на судне, боролись с огнем. В это время вражеские самолеты продолжали атаки, сбрасывая бомбы и обстреливая из пулеметов транспорт и плававших в воде людей. Подошедшие тральщики подбирали тонущих. Транспорт тем временем сносило к острову Вайндло. Из высадившихся затем на берег 2300 бойцов и командиров был сформирован полк под командованием полковника Потемина. Он немедленно начал готовиться к обороне острова. Через несколько дней транспорт «Казахстан» пришел в Кронштадт. Полк, сформированный Потеминым, был доставлен различными мелкими кораблями и катерами сначала на остров Гогланд, а затем в Кронштадт и принял в дальнейшем активное участие в обороне Ленинграда.

Так завершился редкий по трудности и опасности прорыв Краснознаменного Балтийского флота из Таллина. Личный состав флота и эвакуируемых войск проявил в этом переходе беспредельное мужество и храбрость. Героями были не одиночки, а сотни, тысячи красноармейцев, краснофлотцев и командиров.

Задача, поставленная перед Краснознаменным Балтийским флотом, – прорваться в район Ленинграда – была решена. Боевое ядро флота удалось сохранить, оно сыграло затем важную роль в обороне города Ленина. Попытка врага уничтожить силами авиации основной костяк кораблей КБФ, связанных обороной конвоев в тесном и пересеченном островами районе моря,

оказалась безуспешной. Из 195 кораблей, транспортных и вспомогательных судов 53 погибли на переходе. При этом ни один боевой корабль не был потоплен пикирующими бомбардировщиками, несмотря на их многочисленные атаки.

Самой трагической потерей в таллинском переходе была гибель людей. Транспорты и корабли приняли на борт 23 тысячи человек. Погибло более 4 тысяч.

Впоследствии некоторые товарищи высказывали мнение, что Военный совет КБФ допустил ошибку, отказавшись использовать для прорыва южный фарватер из-за опасной близости побережья, занятого противником, имевшим там артиллерию. Сейчас можно только гадать, легче ли был бы прорыв южным фарватером.

Высказывалось немало и иных мнений.

Для меня бесспорно одно – то, что эвакуацию Таллина в целом следует признать успешной, хотя тогда и были допущены определенные промахи. И правильно поступил Главный морской штаб, который стремился не только проанализировать события, но и найти ошибки, чтобы их не повторили на других флотах. Не случайно в конце сентября, когда Ставка приняла решение об эвакуации Одессы, на Черноморский флот были даны подробные указания о том, чего следует избегать, памятуя опыт эвакуации Таллина.

Наши потери при прорыве флота из Таллина в Кронштадт могли быть значительно меньшими, имей мы не три с половиной десятка тральщиков, а минимум сотню. Но где их было взять?

Беда состояла не только в том, что до войны мы мало строили тральщиков. Одна из причин больших потерь заключалась в недостаточной сплаванности боевых кораблей с тральщиками и особенно в отсутствии сплаванности транспортов и вспомогательных кораблей. При переходе тесными, пересеченными районами в условиях большой минной опасности нам дорого обошлось то, что в мирное время мы мало отрабатывали сплаванность. Боевые корабли, сведенные в специальные отряды, имели задачу прикрыть транспорты от ударов торпедных катеров и подводных лодок. После того как был пройден Гогланд, они ушли вперед, а транспорты, не имевшие достаточных зенитных средств, оказались, по существу, без защиты от настойчивых и массированных налетов вражеской авиации. Тех же боевых кораблей, которые оставались в непосредственном охранении транспортов, оказалось слишком мало для отражения атак с воздуха.

Результат был бы, возможно, другой, если бы большая часть эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей охраняла транспорты по всему маршруту перехода. Но об этом легко

рассуждать теперь.

И все же Краснознаменному Балтийскому флоту удалось в чрезвычайно трудных условиях вывести из осажденного Таллина в тыловые базы девять десятых боевых кораблей. Огромной заслугой команд кораблей, особенно тех, что составляли отряд прикрытия, является спасение людей с гибнувших судов. Благодаря их беспримерному героизму из 17 с лишним тысяч человек, находившихся на тонущих судах или уже в воде, более 12 тысяч человек удалось спасти и доставить в Кронштадт.

Переход кораблей Балтийского флота в Кронштадт в конце августа 1941 года трудно назвать эвакуацией гарнизона. Это был, по сути дела, прорыв Балтийского флота в Кронштадт Финским заливом, оба берега которого находились в руках противника. Корабли действительно «прорывались» – ведь минные поля, немецкая авиация и катера противодействовали на каждом шагу.

Встречи с союзниками

В первых числах июля 1941 года в Москву прибыли члены английской военной миссии. Чаще всего мне приходилось встречаться с контр-адмиралом Дж. Майлсом, но первым меня посетил генерал М. Макфарлан. Его посещение хорошо запомнилось еще и потому, что в тот жаркий июльский день он явился с официальным визитом… в шортах. Хотя я знал, что шорты допускаются английской летней формой, однако был все же несколько обескуражен и шутливо намекнул Макфарлану на слишком короткие брюки.

12 июля меня вызвали в Кремль и передали, что предстоит подписание англо-советского соглашения. Как стало известно позднее, в эти дни английский посол Стаффорд Криппс имел две беседы с И. В. Сталиным.

На церемонии подписания соглашения присутствовал генерал Макфарлан. После подписания соглашения Сталин долго беседовал с Макфарланом – старшим военным представителем нашего союзника Англии. Обсуждались конкретные проблемы совместного ведения войны против Германии. Соглашение предусматривало взаимную помощь и содержало обязательства не заключать сепаратного мира.

С подписанием соглашения рассеялись, между прочим, и наши сомнения относительно миссии сидевшего в Англии гитлеровского посланца Гесса: англичане не пошли на сговор с фюрером. Московское соглашение нарушило замыслы Гитлера воевать поочередно на Западе и на Востоке. Теперь ему предстояло вести войну одновременно на два фронта.

Выступая по радио вечером 22 июня, Черчилль заявил, что за последние двадцать пять лет никто не был более последовательным противником коммунизма, чем он. Но теперь у англичан одна неизменная цель: они полны решимости уничтожить Гитлера и нацистский режим. Поэтому любое государство, которое борется против нацизма, получит их помощь.

– Такова наша политика, – заключил премьер. – Мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем.

Макфарлана я видел еще один-два раза, а позднее узнал, что он назначен военным губернатором Гибралтара. С Майлсом же виделся часто. Этот строевой адмирал держался без лишней чопорности и дипломатии.

Уже при первой встрече у нас зашел разговор о совместном обеспечении намечавшихся морских коммуникаций, и Майлс

обещал немедленно доложить в адмиралтейство свои соображения, возникшие в результате нашей беседы. Затем говорили о взаимной технической информации. В двух областях опыт и техника английского флота могли быть нам полезны: у англичан был большой, хотя и печальный, опыт борьбы с электромагнитными минами, а, кроме того, их боевые корабли имели более совершенные радиолокаторы. Майлс любезно согласился немедленно запросить свое начальство о возможности передачи нам информации по этим вопросам и выразил уверенность, что ответ придет быстро. Затем он сообщил об успехах своих соотечественников в области гидролокации. Испытав на себе силу подводного оружия в первую мировую войну, англичане долго и упорно искали средства борьбы с подводными лодками. И вот появился «асдик» – прибор, который позволял на ходу и на сравнительно большом расстоянии обнаруживать подводные лодки.

Забегая вперед, хочу подчеркнуть, что особой помощи от англичан по минному делу мы не получили. Они предоставили нам лишь несекретные образцы мин, не имевшие большой ценности.

Мы же, со своей стороны, всячески стремились помочь союзникам, когда в наших руках оказывались образцы немецких мин и торпед.

Когда со временем возросли перевозки военных грузов из Англии в Архангельск и Мурманск, на Севере была организована специальная группа конвоев из английских моряков; руководил ею глава миссии адмирал Дж. Майлс. После тяжелого и опасного перехода, который нередко сопровождался большими потерями, командиры конвоев приезжали из Архангельска в Москву, и я принимал их, выражая благодарность. Майлс, как правило, сопровождал своих соотечественников. Мы усаживались за стол в комнате отдыха и воздавали должное мужеству тех, кто вел конвой. Возглавлять конвой назначались опытные моряки, призванные на службу в военное время. Им присваивалось временное звание «коммодор» – нечто среднее между капитаном 1 ранга и контр-адмиралом. Эти пожилые офицеры, несшие тяжелую службу, были достойны большего, но консерватизм в английском флоте, видимо, не позволял нарушать установившиеся традиции.

Распрощались мы с контр-адмиралом Майлсом в 1943 году. Пожимая ему руку в последний раз, я не думал, что он когда-нибудь напомнит о себе. А он напомнил. Когда Германия капитулировала и на Потсдамской конференции решили разделить трофейный немецкий флот, три адмирала – советский,

английский и американский – осуществляли выполнение этих решений. После моего отъезда из Потсдама наш флот представлял в комиссии адмирал Гордей Иванович Левченко. Он и передал однажды привет от вице-адмирала Майлса.

– А, старый знакомый! – заметил я и, зная, что англичане неохотно пошли на дележ немецкого флота и всячески тормозили его, не без любопытства спросил, как ведет себя Майлс.

Левченко рассказал, что, когда все трофейные корабли были распределены на три приблизительно равные группы и по каждому классу кораблей составили три списка, а затем начали тянуть жребий, Майлс охотно предложил свою фуражку, куда сложили бумажные трубочки, и с удовольствием вытащил свое «счастье». Но я забежал далеко вперед.

Летом 1941 года нас очень интересовало отношение США к войне в Европе. Америка в то время еще не выступала открыто на стороне Англии и Советского Союза, но ее помощь Великобритании, возраставшая с каждым днем, должна была рано или поздно привести к открытому конфликту со странами «оси», хотя обострившиеся отношения с Японией до поры до времени еще связывали Америке руки.

В Москве ждали прибытия представителя Соединенных Штатов. Им оказался ставший известным в годы войны влиятельный советник и специальный представитель президента Ф. Рузвельта Гарри Гопкинс. Он приехал в Москву в конце июля 1941 года. Посещение Гопкинса запомнилось мне особенно потому, что он прибыл в Советский Союз, а затем улетел от нас на Британские острова через Архангельск, и мне довелось заниматься обеспечением его встречи и проводов.

Однажды вечером, когда я в числе других товарищей был у И. В. Сталина в особняке близ станции метро «Кировская», где обосновалась Ставка, была объявлена воздушная тревога. Все отправились в убежище. Чтобы попасть в него, нужно было выйти во двор, перебраться по узким мосткам к лифту в большом соседнем здании и спуститься в метро.

По дороге Сталин продолжал начатый незадолго рассказ о беседе в тот день с Гопкинсом. «Да, видимо, нам придется вступить в войну», – запомнились мне слова Гопкинса, которые повторил в разговоре с нами И. В. Сталин. Думал ли Гопкинс, говоря это, о войне с Германией, ибо американо-германские отношения к тому времени находились на грани военного конфликта, или предвидел провал шедших в Вашингтоне переговоров с Японией? Вступит ли Америка в войну? Решение этого вопроса имело тогда большое значение.

Как мне стало известно позднее, в переговорах Сталина с

Гопкинсом важное место занимал вопрос о номенклатуре и количестве грузов, намечавшихся к отправке в Советский Союз, и о проводке караванов судов к нашим берегам.

1 августа Гопкинс был в Архангельске и разговаривал с командующим Беломорской военной флотилией контр-адмиралом М. М. Долининым, от которого я вскоре получил телеграмму:

«…Гопкинс снова предупредил меня о большом потоке грузов, которые пойдут морем в Архангельск. Интересовался, можем ли мы обеспечить одновременную проводку двадцати транспортов в Белое море в зимнее время».

Вечером 1 августа Гопкинс улетел на Британские острова. При его значительном содействии в сентябре – октябре 1941 года состоялась Московская конференция представителей СССР, Англии и США. На конференции были решены важные вопросы объединения усилий трех великих держав для достижения победы над фашистской Германией и вопросы помощи Советскому Союзу снабжением.

В то время, не без влияния Гопкинса, президент США Ф. Рузвельт занимал положительную позицию относительно того, чтобы британские вооруженные силы в Европе действовали активнее. Черчилль, как известно, придерживался иной точки зрения: второй фронт был открыт только летом 1944 года.

Ближе познакомиться с Гопкинсом мне довелось значительно позднее, на Крымской конференции в 1945 году. В мае 1945 года он с женой снова прибыл в Москву и присутствовал на дипломатическом приеме Наркоминдела в особняке на Спиридоновке. Рядом с молодой, пышущей здоровьем женой Гопкинс выглядел плохо. Приветливое лицо его было очень бледно. В то время он был тяжело болен и скончался в 1946 году.

Теперь нам известно, кто из политических деятелей США и Англии и в какой степени искренне, доброжелательно относился к нашей стране. Дальновидный политический деятель Ф. Рузвельт был прогрессивнее многих, и в частности – прогрессивнее своего преемника Г. Трумэна. За это его до сих пор осуждают реакционеры-соотечественники. Его коллега по тройственной коалиции У. Черчилль, как известно, не скрывал своей неприязни к советскому строю. Но он вынужден был, учитывая мощь Красной Армии, отдавать ей должное, хотя ряд бесед между ним и Сталиным, на которых я присутствовал, свидетельствовал не только об имевшихся противоречиях, но порою даже о вражде, плохо скрываемой Черчиллем. И понятно, почему вскоре после окончания войны, в марте 1946 года, Черчилль произнес речь в Фултоне, где снова взялся за антикоммунистическое оружие.

Гарри Гопкинс до конца своих дней оставался благожелательно настроенным к Советскому Союзу и, как мне думается, дал немало разумных советов новому президенту, сменившему Рузвельта. Не его вина, что эти советы не пошли Трумэну впрок.

«Погибаю, но не сдаюсь!..»

О наших речных флотилиях в литературе сказано незаслуженно мало.

Думаю, что не обижу наших военных историков и мемуаристов, если скажу, что они (и я в том числе) в большом долгу перед моряками речных кораблей. И мне хочется в какой-то мере возместить этот долг, в данном случае по отношению к Пинской флотилии.

Наличие у нас речных флотилий показывает, какое значение придавалось Генеральным штабом и Наркоматом ВМФ совместным действиям в случае войны.

Еще в предвоенные годы, руководствуясь едиными стратегическими планами, наши флотилии учились тесно взаимодействовать с сухопутными частями. И в этом прежде всего заслуга оперативных органов. Не случайно, анализируя действия сил советского Военно-Морского Флота на реках и озерах, западный историк Ю. Майстер отмечает, что «советское командование речных и озерных флотилий успешнее справилось со своими задачами», чем немецко-фашистское командование. Моряки наших флотилий сделали все, чтобы помочь сухопутным войскам задержать, остановить врага, когда он рвался в глубь страны, а затем вместе с ними двинулись на запад, громя и тесня фашистских захватчиков.

Опыт гражданской войны, а позже – боев во время конфликта на КВЖД показал, как необходимо боевое содружество моряков речных кораблей с армией. Вот почему мы всегда уделяли внимание речным флотилиям, и в частности Днепровской (впоследствии Пинской), главной базой которой долгое время был Киев. Осенью 1939 года, после освобождения Западной Украины и Западной Белоруссии, наша граница передвинулась западнее. Речные корабли решено было перебазировать поближе к ней (на случай военных действий мы оптимистически рассматривали Киев как город далекого тыла). Мне довелось обсуждать этот вопрос с начальником Генерального штаба Б. М. Шапошниковым, а потом докладывать о нем И. В. Сталину. Было принято предложение Наркомата ВМФ перевести командование флотилии в Пинск, где уже с осени 1939 года базировались некоторые наши корабли.

Значение Пинской флотилии особенно возросло, когда стала очевидной опасность нападения фашистской Германии. В январе 1940 года правительство приняло решение построить 9 новых мониторов и 85 бронекатеров; большая их часть предназначалась

для Пинской флотилии.

Полностью осуществить эти планы мы не успели, но к началу войны Пинская флотилия представляла значительную силу: ее мониторы, канонерские лодки, сторожевые корабли и бронекатера были вооружены морскими орудиями, крупнокалиберными пулеметами. Все корабли входили в дивизионы, отряды и группы однородных кораблей. Такая форма организации позволяла сделать управление достаточно гибким и эффективно использовать флотилию.

Утром 22 июня 1941 года, всего через несколько часов после того, как фашистская авиация обрушила ураганный огонь на советские погранзаставы, на Брестскую крепость, корабли Пинской флотилии уже шли Днепровско-Бугским каналом в Кобрин, на помощь войскам 4-й армии Западного фронта на брестском направлении. Передовой отряд (монитор и четыре бронекатера) шел под флагом начальника штаба флотилии капитана 2 ранга Г. И. Брахтмана.

Мы в Наркомате ВМФ внимательно следили за тем, как развертываются события в приграничных западных районах. Первые доклады начальника Главного морского штаба начинались обычно с положения на Балтике, на Дунае и на Пинской флотилии. Уже к 24 июня стало ясно, что планы действий флотилии, разработанные в мирное время, нарушены. Севернее и южнее Днепровско-Бугского канала с ожесточенными боями отходили от Бреста части 4-й армии. Опасаясь начавшегося падения уровня воды в канале – немцам все-таки удалось разбомбить шлюзы, – командующий флотилией контр-адмирал Д. Д. Рогачев решил вывести корабли на Припять.

Дмитрий Дмитриевич до войны много лет провел на кораблях различных речных флотилий, отлично знал специфику службы на реках, а специальность речника не такая уж простая, как может показаться.

Итак, соединения Пинской флотилии оказались на стыке двух крупных групп неприятельских армий – «Юг» и «Центр», наступавших вдоль берегов Припяти. Эта же река стала естественным рубежом и двух наших фронтов: Западного и Юго-Западного. Вместе с войсками отступала и флотилия. Сосредоточившись в Мозыре, корабли помогали переправлять сухопутные части через реку.

Обстановка сложилась так, что связь со штабом флотилии часто прерывалась, оперативные сводки о действиях кораблей поступали к нам нерегулярно. Приходилось зачастую полагаться на то, что командование флотилии будет самостоятельно принимать нужные решения. И надо сказать, оно оказалось на

должной высоте. Нередко корабли вели бой, когда один берег был захвачен фашистами. Случалось им также прорываться по реке, когда враг был уже на обоих берегах. И в этой сложной обстановке моряки сражались мужественно, со знанием дела. Артиллерийским огнем корабли поддерживали войска, оборонявшие предмостные позиции, прикрывали свои переправы и разрушали вражеские, высаживали десанты. Моряки смело вступали в бой, даже если на каждое корабельное орудие приходилось по нескольку вражеских.

Во второй половине июля в районе Кременчуг – Черкассы фашистам удалось выйти к Днепру. Корабли флотилии старались помочь нашим стойко оборонявшимся частям. На мой взгляд, одной из самых замечательных боевых операций флотилии в те дни был ночной набег на позиции противника в районе села Гребени.

Захватив это село на западном берегу Днепра, враг стягивал туда свои части: готовился форсировать реку. В темную, безлунную ночь на 3 августа отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга И. Л. Кравца – монитор «Левачев», плавучая база «Белоруссия» и два бронекатера – скрытно приблизился к селу Гребени и открыл шквальный огонь из орудий и пулеметов. В свете вспыхнувших на берегу пожаров было видно, как мечутся по улицам застигнутые врасплох фашисты.

Вокруг кораблей беспрерывно поднимались всплески – это открыли ответный огонь немецкие батареи. Одно прямое попадание, другое… Тяжело ранен лейтенант Кротов, управлявший огнем «Левачева». Его место занял командир башни старшина Буланый, хотя он тоже был ранен.

Поддержанные артиллерией кораблей, наши части выбили немцев из Гребеней. «Дали пить немцам из Днепра!» – шутили потом моряки. Более шестисот убитых и тяжело раненных гитлеровцев, автомашины с боеприпасами, мотоциклы, понтоны, приготовленные для переправы, – все это осталось на улицах села как убедительное доказательство меткости корабельных артиллеристов.

В августе постепенно возникала угроза окружения наших войск под Киевом. В середине месяца в районе Кременчуга находились монитор «Жемчужин» и канонерские лодки «Верный» и «Передовой». Они не раз оказывались под сильным огнем врага. В одном из боев «Жемчужин», получив несколько прямых попаданий, вышел из строя. Поврежденная канонерская лодка «Передовой» потеряла ход и не могла помочь монитору. Тогда командир «Верного» старший лейтенант А. Ф. Терехин, искусно маневрируя под огнем, взял «Жемчужина» на буксир и вывел его

из-под обстрела, хотя «Верный» тоже получил серьезные повреждения. После этого боя «Верному» было приказано прорваться в Черкассы. На берегу находились фашисты, а прорываться пришлось днем. Перед кораблем стояла сплошная стена огня. Но, маневрируя и отстреливаясь, канонерская лодка продолжала пробиваться. Четыре часа длился неравный бой. Дважды разрывами снарядов сбивало флаг корабля, но каждый раз его поднимали снова.

И «Верный» прошел сквозь огневую завесу. На берегу горели немецкие бронемашины и танки, уничтоженные его меткими комендорами.

В конце августа вся излучина Днепра от Черкасс до Херсона оказалась в руках врага. Командованию флотилии стало ясно, что надежды на отход теперь нет. Но моряки, сознавая это, продолжали самоотверженно помогать сухопутным частям, в особенности при переправе на левый берег Днепра севернее Киева. Военный совет Юго-Западного фронта поблагодарил их в приказе: «Задачи вами выполнены в духе традиций советских моряков».

15-19 сентября флотилия вела последние бои под Киевом. Четыре монитора и несколько катеров, пока не вышли снаряды, били по переправе немецких войск. Когда был израсходован весь боезапас, моряки взорвали свои корабли, подняв на них сигналы: «Погибаю, но не сдаюсь!». Ни один корабль флотилии не достался врагу.

Теперь моряки стали воевать на суше. Первый отряд – 640 человек – в районе Нежина любой ценой должен был сдержать врага, чтобы обеспечить отход 37-й армии. К концу дня 13 сентября в отряде осталось в живых всего несколько десятков человек. Отойдя к Борисполю, они присоединились к одной из частей.

В сентябрьских боях под Киевом погиб комиссар флотилии И. И. Кузнецов. 18 сентября был тяжело ранен командующий флотилией Д. Д. Рогачев. Но это стало известно не сразу. Сначала я узнал, что контр-адмирал Д. Д. Рогачев находится в Полтаве в госпитале, а о комиссаре флотилии И. И. Кузнецове мы долго не имели достоверных сведений. Позже моряки, вышедшие из окружения под Киевом, рассказали, что он погиб в бою при прорыве.

Стало известно, что многие моряки Пинской флотилии, пройдя сотни километров по захваченной врагом земле, перешли линию фронта и вернулись на флот. Одну из таких групп привел капитан-лейтенант С. П. Лысенко, командир дивизиона бронекатеров. Затопив катера, моряки спрятали на груди боевые

флаги кораблей и пронесли их через все опасности. С. П. Лысенко и его подчиненные отважно сражались под Сталинградом. Храбрый командир, став уже капитаном 3 ранга, погиб в бою, когда вел бронекатер к волжскому берегу. А воспитанные им моряки закончили войну на Шпрее и Дунае, под Веной и Берлином.

С особым чувством перечитываешь теперь строки приказа Военного совета Юго-Западного фронта от 10 сентября 1941 года, в котором говорится, что моряки Пинской флотилии в борьбе с немецкими фашистами показали и показывают образцы мужества и отваги, не щадя ни крови, ни самой жизни… Десятки командиров и краснофлотцев были представлены тогда к правительственным наградам. А в суровом 1941 году заслужить награду было непросто: давали их скупо.

5 октября 1941 года я подписал приказ о расформировании Пинской флотилии. Подписывать было нелегко: мы знали, что все корабли флотилии погибли в тяжелых боях, а оставшиеся в живых моряки сражаются на суше.

В те дни трудно было назвать самых отважных. Теперь это надо сделать. Из тех, кто сражался на кораблях, нельзя не вспомнить капитана 3 ранга Н. Ф. Пецуху, майора В. Н. Доброжинского, старшего лейтенанта А. Ф. Терехина, старшин 2-й статьи Л. С. Щербину и И. М. Шафранского, а среди командиров, руководивших боевыми действиями флотилии, – К. В. Максименко, Г. И. Брахтмана, И. Л. Кравца. Ивана Лаврентьевича Кравца, замечательного специалиста-катерника, я хорошо знал по службе на Черном море. Никогда он, видимо, и не думал, что ему придется воевать на Днепре…

Командиры-речники уже тогда отличались особым умением взаимодействовать с сухопутными частями. Это имело большое значение и в тяжелые дни первого военного лета и позже, когда наступил перелом и наши войска пошли на запад. Тогда мы вновь сформировали флотилию на Днепре. Те же группы немецких армий «Юг» и «Центр», которые рвались через Днепр на восток в сорок первом, катились теперь обратно – к исходным пунктам их пресловутого «дранг нах Остен». В 1944 году корабли возрожденной Днепровской флотилии вошли в освобожденный Пинск и двинулись дальше – на Вислу и Одер. Три бригады речных кораблей и бригада траления помогали нашим сухопутным частям до самого конца войны – до штурма Берлина.

Моонзунд и Ханко

Моонзундский архипелаг, расположенный у входа в Финский залив, имеет богатое прошлое. С тех пор, как на островах Эзель и Даго укрывались морские пираты, и вплоть до наших дней на Балтике не было ни одного крупного военно-политического события, в котором не сыграл бы своей роли этот архипелаг. На острова нападали датчане, затем рыцари Ливонского ордена и шведы после победы над Данией в XVII веке. Когда Петр I боролся со Швецией за выход к Балтийскому морю, он стремился привлечь на свою сторону эстов, населявших острова. Стратегически важный пункт часто оказывался в поле зрения воюющих сторон. Во время Крымской войны на архипелаг нападали англичане, в годы первой мировой войны – немцы.

Но перейдем к событиям лета 1941 года.

В один из последних дней июня И. В. Сталин спросил меня:

– Нельзя ли некоторое количество артиллерии с балтийских островов выделить для укрепления обороны на пути к Москве?

В то время еще никто не предвидел, какая трудная доля выпадет защитникам архипелага через два-три месяца и как им самим станут нужны пушки. Но и тогда было известно, сколь много значит Моонзундский архипелаг для обороны Ирбенского пролива, а также в случае попытки немецкого флота войти в Финский залив или высадить десант на самих островах. Поэтому я попросил не ослаблять оборону островов, объяснив, как трудно перевозить тяжелые орудия береговой артиллерии. Сталин согласился с моими доводами. В те дни мы с тревогой смотрели на запад – в просторы Балтики, не предполагая, что главная угроза нависнет вскоре не с моря, а со стороны берега, прикрывать который должна островная база. Сил и средств едва хватало для обороны самого архипелага. Довольно мощная береговая артиллерия острова не была подкреплена нужным количеством войск для обороны побережья, имеющего большую протяженность.

Побывав в 1940 году на островах, когда там форсированным темпом строились береговые батареи и аэродромы, я невольно сравнил схему обороны архипелага времен первой мировой войны с той, которую создавали в наше время. Большой разницы не было. На полуострове Сырве (Сворбе), на острове Эзель (Саарсмаа) вместо 305-миллиметровых орудий устанавливали пока 180-миллиметровую башенную батарею и несколько 130-миллиметровых открытых батарей.

Осмотр укреплений мы не случайно начали с полуострова

Сырве: прикрытие Ирбенского пролива являлось задачей первостепенной важности. Затем проехали по местам возможной высадки вражеских десантов – к бухте Лыу и вдоль западного берега острова на север, переправились на остров Даго (Хийумаа) и особенно тщательно осмотрели его северную оконечность. Когда-то там стояли 305-миллиметровые орудия для прикрытия входа в Финский залив. Теперь хотелось установить более мощные, так как в наших руках был не Порккала-Удд, как в давние времена, а полуостров Ханко (Финский залив в этой его части значительно шире). Желание поскорее установить несколько батарей, хотя бы среднего калибра, привело нас к решению строить временно некоторые из них на деревянных основаниях (Муху, Абруки).

Перед войной, в начале лета 1941 года, руководство Наркомата ВМФ, обеспокоенное тем, что силы Моонзундского гарнизона недостаточны для обороны островов, добивалось увеличения численности этого гарнизона. Но немало времени было потеряно из-за споров, кому подчинить войска, если они будут выделены. Прибалтийский военный округ не хотел выделять крупные части и подчинять их флотскому начальнику. Когда началась война, начальник Генерального штаба генерал армии Г. К. Жуков 23 июня подписал директиву Военному совету КБФ: «Ответственность за сухопутную оборону островов возлагается: Эзель – на Прибалтийский военный округ, Даго – на Ленинградский. Командуют обороной на островах сухопутные командиры. Береговая оборона остается за командованием КБФ, которое ставит ей задачи».

Получив для сведения копию этой телеграммы, я был искренне огорчен. До войны Наркомат Военно-Морского Флота настойчиво требовал от командования береговой обороны, чтобы оно было готово командовать различными родами войск и полностью отвечать за оборону островов. Однако согласно телеграмме сухопутные части оставались в подчинении военных округов. Кроме того, войска на двух находившихся рядом островах, имевшие одну оперативную задачу, подчинялись разным округам.

Правда, ход событий вскоре заставил подчинить все войска коменданту островного района генерал-майору береговой службы А. Б. Елисееву, но затяжка с решением этого вопроса отрицательно повлияла на дело. Флотское командование смогло по-настоящему взяться за организацию противодесантной и сухопутной обороны лишь тогда, когда враг уже занял Либаву и Ригу.

На островах спешно достраивали батареи и оборудовали

противодесантные позиции. Благодаря самоотверженному труду воинов гарнизона к началу сентября было сооружено более 250 дотов и дзотов, установлено около 24 тысяч мин и фугасов, возведено более 140 километров проволочных заграждений. И все же этого было недостаточно для долговременной и стойкой обороны. К тому же оборонительные сооружения были разбросаны по всему побережью и не создавали единой системы.

Перед началом боев за острова гарнизон их состоял из частей армии и флота общей численностью 23 663 человека. Защитники островов располагали 142 орудиями береговой, полевой и зенитной артиллерии, 60 минометами, 795 пулеметами. Для отражения десанта имелось 6 торпедных катеров и 12 самолетов-истребителей.

Учитывая большую площадь островов и протяженность их побережья, следует признать, что недоставало и людей, и боевой техники. Малочисленность кораблей и авиации, отсутствие подвижных частей (танковых и артиллерийских) также сильно затрудняли оборону. К тому же после оставления Таллина Моонзунд и полуостров Ханко могли рассчитывать только на свои силы при полном прекращении снабжения из Кронштадта.

Несмотря на все эти трудности, защитники Моонзундских островов были полны решимости сражаться за каждую пядь земли, отвлечь на себя как можно больше вражеских сил и тем помочь войскам Ленинградского фронта.

Через месяц после начала войны, когда противник, наступая на Таллин, продвинулся вдоль материкового берега к Виртсу, возникла угроза для островов с суши. Тогда коменданту островного района А. Б. Елисееву и командиру отряда легких сил контр-адмиралу В. П. Дрозду Военным советом флота была поставлена задача спешно организовать десант хотя бы из 300 человек, высадить его в Виртсу и отбросить противника к Пярну.

Эту задачу они выполнили отлично. После десанта в Виртсу противник почти два месяца не предпринимал попыток захвата Моонзундских островов. Но едва последние наши корабли покинули Таллин, как немецкое командование начало спешно готовиться к захвату островов. Оно выделило крупные силы: две пехотные дивизии, два саперных и один понтонный полк, финский батальон, артиллерийскую группу поддержки, 60 самолетов, флотилию миноносцев, две флотилии торпедных катеров и две – тральщиков, флотилию охотников за подводными лодками, семь плавучих батарей и до 350 единиц различных плавсредств для высадки десантов.

Утром 8 сентября после продолжительного артиллерийского обстрела немецкие войска высадились на острове Вормс

(Вормси). Гарнизон, состоявший из двух неполных рот, сражался мужественно. Десант в бухте Свибю был сброшен в море. Однако в других пунктах противнику удалось закрепиться. Защитники острова, понеся большие потери, сражались до последней возможности. Остатки героического гарнизона отошли на остров Даго.

В течение 9 и 10 сентября немецкая артиллерия и авиация наносили удары по оборонительным сооружениям на острове Муху (Моон), выпустив за это время до 15 тысяч снарядов и сбросив около 3 тысяч бомб.

11 сентября к бухте Лыу подошло крупное соединение немецких кораблей и десантных судов с войсками. Однако наши торпедные катера под командованием капитан-лейтенанта С. А. Осипова, береговая артиллерия и самолеты-истребители заставили гитлеровцев поспешно покинуть район бухты Лыу. Замысел немецкого командования – расчленить силы нашей обороны – был сорван.

Утром 14 сентября вражеские войска высадились на Муху в двух местах – у Куйвасту и Каластэ. Гарнизон, состоявший из одного стрелкового батальона и двух неполных инженерно-строительных рот, оказал противнику упорное сопротивление, десант у Каластэ был почти полностью уничтожен. Однако силы были слишком неравны. У Куйвасту враг закрепился и, перебросив сюда в течение дня более четырех батальонов, перешел в наступление.

Утром того же дня гитлеровцы предприняли демонстрацию высадки десанта на Эзель в бухте Кейгуста, на юго-восточном побережье острова. Целью гитлеровцев было отвлечь внимание нашего командования от главного направления удара, не дать подтянуть подкрепления с Эзеля на Муху.

Одновременно с демонстрацией высадки морского десанта немцы сбросили воздушный десант (125 человек) в тыл нашей береговой батареи на полуострове Кюбоссар, которая особенно досаждала захватчикам. Десант был вскоре полностью уничтожен нашими артиллеристами. В дальнейшем, когда враг вторгся на остров Эзель, воины этой батареи вновь показали образцы отваги и героизма. Оказавшись в полном окружении, они дрались до последнего снаряда, а затем, приведя в негодность орудия, с боем вырвались из окружения.

Это была поистине батарея отважных. Здесь были героями все – и командиры, и рядовые бойцы.

Гарнизон Муху отстаивал буквально каждую пядь земли. На помощь ему с Эзеля подоспел отряд добровольцев. Отряд защищал дамбу, ведущую на остров, и дрался до последнего

патрона.

Трое суток на острове продолжались тяжелые, непрерывные бои. Оборонявшиеся несли большие потери. 17 сентября они отошли на Эзель по Ориссарской дамбе, взорвав ее за собой.

Шесть дней длилась упорная борьба на разных рубежах обороны острова. Непрерывные бои с превосходящими силами противника значительно ослабили наши войска. 23 сентября они отошли на рубеж Сальме – Мельдри у полуострова Сырве.

Этот рубеж наши войска удерживали до 30 сентября. Враг бросал в атаки крупные силы наземных войск и авиации. 27 и 29 сентября он даже привлек силы флота – вспомогательные крейсеры и миноносцы, но не помог и артиллерийский огонь кораблей. Ответные залпы наших береговых батарей под командованием капитанов А. М. Стебеля (мыс Церель) и Г. А. Карпенко (мыс Рахусте) и атаки торпедных катеров принудили немецкие корабли отойти на запад. 27 сентября торпедные катера лейтенанта В. П. Гуманенко повредили вражеский миноносец.

К этому времени в рядах защитников полуострова осталось всего около полутора тысяч человек, к концу подходили боеприпасы. Оборудованных рубежей обороны, на которые можно было бы отойти, больше не осталось. Поэтому командование Балтийского оборонительного района в соответствии с указанием Военного совета флота приняло решение оставить полуостров Сырве, а его защитников перебросить на торпедных катерах и мотоботах на Даго.

Но всех переправить не удалось. Плавсредства, высланные с Даго, из-за штормовой погоды и сильного противодействия врага не смогли дойти до Сырве.

4 октября в Москве была принята с Эзеля радиограмма открытым текстом: «Радиовахту закрываю, иду в бой, в последний бой». На вопрос, каково положение на острове, последовало: «Прощайте, прощайте…» В 16 часов 10 минут связь с героическими защитниками Эзеля прервалась.

Уже в ходе боев за Муху и Эзель противник развернул подготовку к захвату острова Даго.

Немногочисленный его гарнизон под командованием полковника А. С. Константинова и полкового комиссара М. С. Биленко делал все, чтобы укрепить оборону. Были построены новые сооружения. Однако сил и средств у оборонявшихся было явно недостаточно. Береговая батарея № 44 (мыс Тоффри) под командованием старшего лейтенанта М. А. Катаева первая оказалась окруженной вражеским десантом. Она вела бой в окружении целый день. Были израсходованы почти все снаряды. С наступлением темноты, взорвав орудия, артиллеристы во главе со

своим отважным командиром гранатами расчистили себе путь на север. В артиллерийском погребе, где находился остаток боеприпасов, добровольно остался раненый сержант комсомолец Е. Ф. Попов. Когда гитлеровцы вошли на батарею, Попов закрыл за собой люк и взорвал погреб.

Вырвавшись из вражеского кольца, артиллеристы вышли в район Тахкуна, куда отходили наши части, и приняли участие в новых боях.

Не меньшее мужество и стойкость защитники острова Даго проявили в боях у Кейна и Немба. Только на четвертые сутки они отошли к мысу Тахкуна.

18 октября было получено приказание эвакуировать личный состав гарнизона на Ханко и остров Осмуссар. Вечером 19 октября эвакуация началась. До 22 октября было вывезено 570 человек. Оставшаяся на острове часть гарнизона продолжала отважно сражаться и должна была эвакуироваться на Осмуссар на катерах, присланных с Ханко. Однако вышедшие оттуда 22 октября катера не смогли прорваться.

Советские воины, оставшиеся на Даго (Хийумаа), бились до конца. Об этом красноречиво свидетельствует письмо-клятва группы последних защитников острова, найденное уже после войны, в 1949 году. В письме, которое по поручению товарищей подписали Курочкин, Орлов и Конкин, говорилось, что советские бойцы лучше погибнут до единого, чем сдадут остров.

Итак, полтора месяца сравнительно небольшой гарнизон Моонзундских островов сражался в глубоком тылу врага. В самые напряженные дни обороны Ленинграда он отвлек на себя две вражеские дивизии с частями усиления (свыше 50 тысяч человек), а также значительные силы авиации и флота гитлеровцев.

Борьба за Моонзундский архипелаг являлась фактически борьбой за обеспечение фланга фронта, упиравшегося в Балтийское море. Главный морской штаб отлично понимал это. Точка зрения ГМШ: стараться удерживать такие фланговые участки, как Моонзунд, «до последней крайности» – была мне известна, и я полностью разделял ее. Все мы понимали, что подобные действия сопряжены с риском гибели гарнизонов, но интересы общей борьбы с врагом приходилось ставить превыше всего.

Моонзунд и Ханко оказались в опасном положении в первые недели войны. Предвидя дальнейшие осложнения, я уже 29 июня отдал приказание командованию КБФ: «Эзель и Даго оборонять при всех условиях обстановки на сухопутном фронте». Чуть позднее, когда угроза стала еще более реальной, пришлось послать радиограмму, подтверждавшую приказание оборонять до

конца Ханко, острова Эзель, Даго и район Таллина.

Подобные приказы, естественно, накладывали на Наркомат ВМФ и ГМШ большую моральную ответственность в смысле своевременной отдачи распоряжения об эвакуации. Я уже писал, как это случилось с Таллином. Теперь хочу привести еще одну телеграмму. Когда в октябре защитники Моонзунда напрягали последние силы, пришлось дать указание Военсовету КБФ: «Проработать вопрос эвакуации гарнизона Даго на Ханко». Не везде, к сожалению, удавалось до конца контролировать положение, но мы настойчиво стремились к этому.

В 1940 году в соответствии со статьей четвертой мирного договора с Финляндией были арендованы на 30 лет полуостров Ханко и около 400 островов разной величины вокруг него для создания военно-морской базы.

В книге «Накануне» я уже писал, как энергично укрепляли Ханко командиры военно-морской базы А. Б. Елисеев и С. И. Кабанов. Еще до войны велись работы по артиллерийскому вооружению полуострова и некоторых прилегающих к нему островов. Четырехкилометровый перешеек на границе с Финляндией был перерезан противотанковым рвом, недоступным для танков того времени. Полосу сухопутной обороны глубиной до двух с половиной километров удалось насытить дотами, дзотами и разного рода заграждениями.

Основным недостатком базы, с точки зрения обороны, была незначительность ее территории – всего 115 квадратных километров. Скученность всех объектов делала их очень уязвимыми в случае военных действий. Финская артиллерия могла простреливать почти всю территорию базы. Особенно опасной, как выяснилось потом, оказалась северная, «нависающая» над базой часть шхерного района. Финское командование, передавая нам по договору полуостров Ханко и острова Выборгского залива, сняло с них батареи береговой артиллерии и установило их на островах севернее базы. С. И. Кабанов отмечал потом, что «получилось как бы артиллерийское окружение базы». Но это стало очевидно, только когда заговорили пушки.

Гарнизон Ханко к началу войны насчитывал 25 тысяч человек. Корабельные силы были представлены бригадой подводных лодок, бригадой торпедных катеров и отрядом сторожевых катеров охраны водного района. Воздушные силы – одним истребительным авиаполком. Но к началу войны немалая часть этих сил оказалась за пределами базы – проходила боевую подготовку в районе Риги и Таллина.

Оборона базы с суши и противодесантная оборона лежала на

8-й отдельной стрелковой бригаде (два стрелковых и один артиллерийский полк, танковый батальон и специальные подразделения) под командованием полковника Н. П. Симоняка.

С. И. Кабанов вступил в командование базой 13 мая 1941 года, то есть за месяц с небольшим до войны. Несмотря на это, он успел многое сделать для подготовки базы к упорной обороне. Заместителем его по политической части был бригадный комиссар А. Л. Расскин, начальником штаба базы – капитан 2 ранга П. Г. Максимов, начальником отдела политической пропаганды – капитан 1 ранга П. И. Власов, комендантом береговой обороны – генерал-майор И. Н. Дмитриев.

Несмотря на мирный договор, заключенный с Финляндией в марте 1940 года, мы не обольщали себя надеждой, что правительство Рюти будет добрым соседом. Оно открыто готовилось к войне.

Об обстановке на Ханко накануне и в первые дни войны рассказал мне Сергей Иванович Кабанов: «Поздно вечером 19 июня через границу в Ханко прибыл советский полпред в Финляндии С. И. Зотов. Он сообщил, что надо ожидать начала войны с Германией и Финляндией и что две гитлеровские дивизии уже разгружаются в порту Турку.

Без объявления тревоги я распорядился поднять 335-й стрелковый полк и один дивизион 343-го артиллерийского полка и этими частями до рассвета без шума занять боевой участок и огневые позиции на рубеже сухопутной обороны. В течение 20-го и в ночь на 21 июня все силы базы по приказу Военного совета были приведены в полную боевую готовность.

20 июня в Ханко прибыл из Ленинграда дизель-электроход “Иосиф Сталин”, который по расписанию должен был в тот же день уйти обратным рейсом. Сложность обстановки заставила задержать дизель-электроход. В первый день войны с Германией на нем было эвакуировано из Ханко в Таллин около 6 тысяч женщин и детей.

В тот же день в 18 часов фашистская авиация совершила бомбардировочный налет на Ханко. Зенитная артиллерия базы открыла огонь. Несмотря на то, что все силы и средства обороны были приведены в боевую готовность, налет оказался в какой-то мере внезапным. Необходимо было спешно перестроиться на военный лад. Люди должны были осознать, что мирная жизнь кончилась, что это не учения, не маневры, а война. Форсированно строили новые укрепления, укрытия для машин, танков. Настроение бойцов и командиров было приподнятым. Уныния не чувствовалось.

Вечером 22 июня финны, пропустив через границу пустой

пассажирский поезд из Ленинграда, стали разбирать на своей территории рельсы, прервав таким образом сообщение Ханко с Ленинградом. Вместо молока, которое каждый день нам продавали по торговому договору, два финских сержанта передали пустые бидоны, сердито заявив, что “молока больше не будет”. Это мелочь, но она была характерна. Потом на границе установилась тишина.

Наша воздушная разведка все время обнаруживала корабли гитлеровцев в шхерах Турку. На финских островах в районе Ханко было замечено скопление войск, а также катеров и шлюпок, собранных, очевидно, для высадки десанта».

Так, по рассказу командира базы, развивались события. Было много и других фактов, свидетельствовавших, что Финляндия готовится к войне с нами. Тогдашнее ее правительство еще за несколько месяцев до войны СССР с Германией предоставило немцам свои порты, территорию и аэродромы и подписалось под планами совместных действий против Советского Союза.

23 июня немецкая авиация с финских аэродромов совершила новый налет на Ханко.

В полдень 26 июня со стороны финнов не менее десяти – двенадцати батарей среднего и крупного калибра обрушили огонь на центральную часть города Ханко.

Нашему гарнизону пришлось вступить в бой. Началась героическая оборона полуострова.

На рассвете 1 июля был нанесен удар по нашей обороне на правом фланге, юго-восточнее железнодорожной станции Лаппвик. Часть солдат напавшей стороны была одета в красноармейскую форму. Одновременно финны попытались высадить десант на острове Крокан.

Стрелковый полк под командованием полковника Н. К. Никанорова энергично отбил атаку. Враг не смог прорвать заграждения перед первой траншеей. Огонь, умело и вовремя открытый всеми батареями 343-го артиллерийского полка под командованием майора Морозова, сделал свое дело. В плен попали три вражеских солдата. Они были взяты красноармейцем Петром Сокуром, который за подвиг в этом бою был удостоен звания Героя Советского Союза.

7 июля противник атаковал вторично. Его танки преодолели проволочное заграждение, но пехота была остановлена и отсечена от них. Атака захлебнулась. Так повторялось еще несколько раз до конца августа. Видя бесплодность своих атак, финны на этом участке вынуждены были перейти к обороне.

Но враг угрожал не только с материка, но и с островов. В июле наша разведка обнаружила, что финны сосредоточивают

десантные средства и силы для захвата острова Хесте, на котором находилась наша 130-миллиметровая батарея. Если бы это им удалось, они могли выйти во фланг и тыл нашей обороны на перешейке полуострова.

Находившийся в то время на Ханко командующий флотом В. Ф. Трибуц приказал командиру базы очистить от противника ближайшие к Хесте острова. Комендант береговой обороны генерал-майор И. Н. Дмитриев сформировал отряд из 250 добровольцев под командованием майора А. Н. Кузьмина. 17 июля отряд высадился на острова Лонгхольм, Вранхольм и Грислом и после упорных боев вынудил финнов покинуть их. При этом противник потерял около 90 человек убитыми, семеро были взяты в плен.

С 10 по 27 июля десанты ханковцев при поддержке авиации, береговой артиллерии и сторожевых катеров заняли более десяти малых островов к северу и востоку от полуострова Ханко. В боях за острова особо отличился отряд капитана Б. М. Гранина, воспитанника Военно-морского училища береговой обороны имени ЛКСМУ.

27 июля командир базы Ханко получил телеграмму главного командования Северо-Западного направления, в которой давалась высокая оценка боевым действиям ханковцев.

Борьба за расширение операционной зоны базы Ханко становилась все более ожесточенной. В августе наши десанты заняли еще несколько мелких островов.

После этих неудач финны решили усилить удары по базе. Почти ежедневно они обстреливали се из орудий и минометов. Против Ханко действовали броненосцы «Вяйнемайнен» и «Ильмаринен». 2 июля один из них вел огонь из 254-миллиметровых орудий по порту и городу Ханко. Возникли пожары, и были разрушены жилые дома. 4 июля обстрел был повторен. 12 июля броненосцы вели огонь по нашим батареям на острове Руссаре и полуострове Ускатане.

В сентябре наши катера поставили мины в узких местах фарватера у острова Эре. 18 сентября броненосец «Ильмаринен» на этих минах подорвался и затонул. После этого финские корабли прекратили обстрел Ханко.

Гарнизон базы продолжал геройски сражаться.

Особую доблесть проявили летчики 13-го авиационного истребительного полка майора Ильина. Во взаимодействии с зенитной артиллерией они сбили в небе над Ханко 53 вражеских самолета. В сложных условиях летчики успешно прикрывали вход и выход из порта кораблей и судов, боевые порядки обороняющихся войск, вели воздушную разведку и

корректировали огонь артиллерии, наносили бомбоштурмовые удары по расположению противника, поддерживали десантные отряды. Лейтенанты А. К. Антоненко и П. А. Бринько, первыми на Балтике сбившие самолеты противника, были удостоены звания Героя Советского Союза. Летчики Л. Г. Белоусов, Ю. А. Байсултанов, М. Я. Васильев, Д. М. Татаренко, Г. Д. Цоколаев, Е. Т. Цыганов позднее также стали Героями Советского Союза.

Большой вклад в оборону Ханко внесли моряки охраны водного района под командованием волевого и инициативного капитана 2 ранга М. Н. Полегаева.

В ночь на 28 августа с Ханко просматривалось зарево над Таллином. Но ханковцы с прежней твердостью стояли на своих боевых постах.

После захвата Таллина немцами финская пропаганда всячески запугивала защитников Ханко, старалась склонить их к капитуляции. В октябре финны передали по радио обращение маршала Маннергейма к осажденному гарнизону. Ханковцы ответили в духе знаменитого письма запорожцев турецкому султану.

К этому времени относится мой доклад в Ставке о тяжелом положении островов Эзель и Даго и полуострова Ханко в связи с вынужденной эвакуацией Таллина. Обстановка заставляла полагать, что после захвата Таллина противник двинется на острова. Поскольку численность их защитников невелика, только отдельные участки обороны можно будет удержать какое-то время. В случае критического положения гарнизону едва ли удастся организованно эвакуироваться в Кронштадт. С Даго можно рассчитывать перебраться на Ханко. Фактически впоследствии так оно и вышло. Но и Ханко в данном случае терял свое значение, поскольку вся система обороны Ханко – Моонзундский архипелаг рушилась после оставления Таллина. Правда, у Ханко оставался еще один боевой сосед – гарнизон маленького острова Осмуссар. На острове стояли две береговые батареи (180– и 130-миллиметровые) и 76-миллиметровая зенитная батарея. Его малочисленный гарнизон стойко оборонялся. На рассвете 3 ноября на Осмуссар прибыли на шлюпке три немецких парламентера. Они привезли ультиматум гитлеровского командования, требовавший прекратить сопротивление, сложить оружие и в 12 часов следующего дня построиться на площадке у церквушки в южной части острова. В знак принятия ультиматума предлагалось поднять на колокольне белый флаг.

Точно в назначенное время – в 12 часов 4 ноября – на колокольне взвился не белый, а красный флаг. Одновременно все

батареи острова открыли огонь по местам вероятного сосредоточения вражеских частей, подготовленных для захвата острова. Так ответили советские воины на фашистский ультиматум.

«На суровом скалистом полуострове, в устье Финского залива, стоит несокрушимая крепость Балтики – Красный Гангут. Пятый месяц мы защищаем ее от фашистских орд, не отступая ни на шаг, – писали ханковцы в ответ на письмо москвичей в начале ноября. – Здесь, на неуютной каменистой земле, мы, граждане великого Советского Союза, не испытываем одиночества. Мы знаем, что Родина с нами, Родина в нашей крови, в наших сердцах… Мы научились презирать опасность и смерть. Каждый из нас твердо решил: я должен или победить или умереть. Нет мне жизни без победы! “Победа или смерть!” – таков наш лозунг. И мы твердо знаем, конечная победа будет за нами».

6 ноября противник открыл по острову шквальный огонь, а 9 ноября попытался высадить десант. Однако подошедшая группа мотоботов, катеров и шхун с десантом была уничтожена защитниками острова. На другой день враг повторил попытку более крупными силами и был отбит с еще большими для него потерями. Получив хороший урок, гитлеровцы временно перестали подходить к Осмуссару.

Но обстановка на Ханко становилась все напряженнее. После оставления Таллина и Моонзундских островов Ханко оказался в глубоком тылу врага. Снабжение его в зимних условиях до чрезвычайности осложнилось. К тому же необходимо было сосредоточить силы для обороны Ленинграда. Взвесив все это, Ставка Верховного Главнокомандования решила эвакуировать военно-морскую базу Ханко.

Операция по эвакуации Ханко, находящегося в 220 милях от Кронштадта и окруженного со всех сторон вражескими силами, была делом очень сложным.

Выполнение ее легло на плечи командующего эскадрой контр-адмирала В. П. Дрозда. Зная его отвагу и высокие командирские качества, я не предложил бы никого иного. Поэтому, когда узнал о кандидатуре Дрозда, немедленно и без колебаний одобрил ее.

В ноябре 1942 года, в блокированном Ленинграде, Валентин Петрович подробно рассказывал мне о трудностях каждого похода кораблей на Ханко.

Финский залив был буквально засыпан минами. Неудивительно, что при эвакуации мы несли немалые потери. Но все же из 25 тысяч человек более 22 тысяч были доставлены ко 2 декабря 1941 года в Кронштадт и приняли участие в обороне

Ленинграда. Командир базы Ханко генерал-лейтенант С. И. Кабанов в тяжелые для города-героя дни был назначен командующим войсками внутренней обороны Ленинграда.

Эвакуация Ханко была нашей последней крупной операцией на Балтийском морском театре в 1941 году. В то время, когда она проводилась, фланги сухопутной армии упирались в ораниенбаумский плацдарм на южном берегу Финского залива и в район Сестрорецка – на северном. В этой обстановке для Балтийского флота не было более насущной задачи, чем помощь Ленинграду артиллерией своих кораблей, посылкой на фронт морских стрелковых бригад, перевозками через Ладожское озеро. Скованный льдами Финский залив превращался в своего рода сухопутный фронт, откуда в любой момент следовало ожидать нападения.

Уже позднее, когда на все события можно было взглянуть ретроспективно и анализировать их на основании проверенных фактов, представилась возможность дать ответы на многие вопросы. Правильно ли было поручать руководство обороной Таллина Военному совету КБФ, запретив ему перенести флагманский командный пункт в Лужскую губу? Нужно ли было эвакуировать Ханко? Зачем было приказано Военному совету КБФ эвакуировать острова восточной части Финского залива – Гогланд, Большой и Малый Тютерс, Бьерке, расположенные недалеко от Кронштадта?

Задумываясь над этим, я пришел к выводу, что решения, принятые Ставкой Верховного Главнокомандования об обороне Таллина и оставлении Ханко, были правильными.

Я уже писал, что в тяжелые августовские дни пребывание Военного совета флота в Таллине способствовало большей устойчивости линии обороны не только вокруг Таллина, но и на Моонзунде и на Ханко.

Эвакуация Ханко была произведена своевременно. Мне помнится беспокойство Ставки о ходе эвакуации, опасения, как бы морозы не осложнили дела. Напомню, что более двадцати двух тысяч защитников Ханко были благополучно доставлены в Кронштадт и участвовали в обороне Ленинграда. А оставаясь на Ханко, они не только не помогли бы городу-герою, но и сами нуждались бы в помощи боеприпасами и продовольствием. Из дальнейшего развития боевых действий на северо-западном участке советско-германского фронта очевидно, что гарнизон Ханко влиять на их ход не мог.

Если тебе, дорогой читатель, приведется быть в Ленинграде, загляни на улицу Пестеля. Там установлена скромная мраморная доска, увековечившая беспримерную отвагу людей, оборонявших

Ханко в самые трудные месяцы осени 1941 года. «Слава мужественным защитникам полуострова Ханко!» – высечено на мраморе. Эта мемориальная доска не случайно находится рядом с церковью святого Пантелеймона, воздвигнутой в честь Гангутского сражения 1714 года, когда морские пехотинцы Петра I атаковали шведские корабли. Об этом сражении не раз вспоминали наши советские воины в трудные минуты 1941 года…

Иногда задают и такой вопрос: не лучше ли было оставить Моонзундский архипелаг в самом начале войны с тем, чтобы его гарнизоном пополнить ряды защитников Таллина?

По-моему, это было бы ошибкой. Основная мощь Моонзунда заключалась в стационарных батареях. Они делали прочной оборону на каждом рубеже. Не будь этого, три немецкие дивизии, брошенные на захват архипелага, могли оказаться под Ленинградом в самый критический период борьбы за город. Сравнительно небольшой гарнизон островов не оказал бы защитникам Таллина большей помощи, чем та, которую он оказал им, сражаясь на Моонзунде и высаживая десанты на материк.

Но больше всего, пожалуй, было высказано сомнений в правильности решения об эвакуации островов в восточной части Финского залива.

Эти острова были оставлены по решению главнокомандования Северо-Западного направления, о чем знал тогда и я. Происходило это в трудные для нас дни, когда враг рвался к Москве и Ленинграду, когда у нас не хватало сил и оружия. В такой обстановке Военный совет КБФ 27 октября утвердил план эвакуации островов Гогланд, Бьерке и других. Всего в октябре и ноябре было эвакуировано около 10 тысяч человек, вывезено 55 орудий, 275 пулеметов, около 8 тысяч винтовок и много другого имущества.

Когда обстановка несколько стабилизировалась, были предприняты попытки вернуть Гогланд – он был очень нужен для предстоящих операций наших подводных сил; и в этом смысле оставление островов следует признать необоснованным и неправильным. Но осенью 1941 года все мысли были сосредоточены на главном – на обороне Ленинграда. И чтобы судить об этом решении объективно, нужно вспомнить критическую обстановку под Ленинградом в сентябре – октябре 1941 года. В новой же обстановке требовались и другие решения. И они были приняты.

Одесса

Первый год войны был тяжелым для всех наших фронтов и флотов. У каждого имелись свои трудности, и едва ли есть смысл мерить и взвешивать, на каком флоте было труднее. Нелегко пришлось и Черноморскому, хотя по количеству кораблей и их огневой мощи он на своем морском театре превосходил противника.

Как известно, немецкое верховное командование предполагало захватить все наши приморские города, от Одессы до Туапсе, с суши, и это решение противника не назовешь случайным или недостаточно продуманным. Гитлер со своими военачальниками пришел к нему, правильно оценив наши возможности на Черном море. Если бы мы не имели там сильного флота, фашисты, по всей вероятности, еще в августе 1941 года попытались бы захватить Одессу комбинированным ударом – с суши и с моря. Мне помнится, как нечто подобное под руководством немецких специалистов провели в Испании весной 1937 года франкисты, захватив Малагу. Но в 1941 году на советской земле дела обстояли иначе. Хвастливая болтовня Геринга («наши войска входят в тело России, как нож в масло») была опровергнута, в частности, длительными боями за Одессу. Важную роль в этих боях сыграл Черноморский флот, поддерживавший осажденный город огнем корабельной и береговой артиллерии, а также снабжавший всем необходимым Приморскую армию и флотские части. Непосредственно в боях участвовало сравнительно небольшое число кораблей, но поблизости, в Севастополе, мы имели эскадру с линкором и крейсерами, и это вынудило немцев не рисковать слабым румынским флотом.

Несмотря на настойчивые требования Гитлера поскорее «покончить с Одессой» и на все усилия, которые предпринимал для этого его верный слуга Антонеску, немцам не удалось достигнуть своей цели в намеченные сроки.

Одесса запомнилась мне с двадцатых годов. Крейсер «Червона Украина», на котором мне довелось начать службу, проходил там в 1927 году первые ходовые испытания.

Черноморцы любили заходить в Одесский порт, любили этот чудесный, гостеприимный город.

Как военно-морская база Одесса приобрела значение лишь в последние предвоенные годы. Пока фашистская Германия не угрожала нам нападением, создавать там базу не было нужды. Береговая оборона и соединение кораблей вполне обеспечивали

безопасность в районе Одессы. Лишь после нападения Германии на Польшу в 1939 году пришлось практически считаться с тем, что Румыния в случае войны может стать союзницей Германии. На оперативных картах уже рисовали фронт большой протяженности, упиравшийся своим флангом в Черное море.

Как только гитлеровцы убедились, что им не удастся захватить с суши наши военно-морские базы и порты на Черном море, они начали срочно пополнять морские силы на этом театре. На Черное море было направлено около 400 военных кораблей и торговых судов, в том числе 6 подлодок, 16 торпедных катеров, 50 десантных судов, 23 тральщика и 26 охотников за подводными лодками.

Столь крупное пополнение румынского флота немецкими кораблями, естественно, доставило немало неприятностей командованию советского флота в период борьбы за Крымский полуостров, Керченский пролив и Кавказское побережье.

Наступление группы немецких армий «Юг» на Киев и Донбасс создавало реальную угрозу с суши. Надежность обороны Одессы теперь немало значила для безопасности плавания в ее районе, да и для Днепровской флотилии в случае ее вынужденного отхода в устье Днепра. Поэтому в первые же дни войны командование Черноморского флота предписало командиру Одесской базы контр-адмиралу Г. В. Жукову немедленно строить оборонительные рубежи и всеми силами готовиться к отражению врага. Это в известной степени повлияло на последовавшее вскоре решение Ставки: возложить ответственность за оборону города на Черноморский флот и во главе оборонительного района поставить моряка – командира базы. Своевременная подготовка к боям за город и четкое взаимодействие Приморской армии и флота позволили надолго сковать здесь 17 дивизий и 7 бригад противника. Жители Одессы не только строили оборонительные рубежи, но и активно помогали фронту в ходе боев. Этот портовый город всегда был тесно связан с Черноморским флотом, а торговые моряки уже с первых дней войны перешли на военное положение.

Строительством оборонительного пояса Одессы руководил генерал-майор инженерных войск Аркадий Федорович Хренов, с именем которого связано очень многое в укреплении обороны наших военно-морских баз с суши. Я считаю, что просто обязан рассказать о его плодотворной деятельности.

В 1940 году на апрельском совещании правительства с военачальниками много внимания было уделено роли инженерных сооружений в условиях современной войны. И. В. Сталин в довольно резкой форме выразил от имени

правительства неудовлетворение боевой подготовкой отдельных родов войск. В Наркомате обороны было создано Главное военно-инженерное управление, начальником которого стал А. Ф. Хренов.

Как-то, разговорившись со мной, Аркадий Федорович рассказал об огромной работе, которая сразу была начата его управлением. Инженерные сооружения планировались даже в таких приморских районах, как Моонзундский архипелаг или Либава. «Все поняли, – рассказывал он, – что наиболее правильное решение проблемы обороны государства надо искать в сочетании маневренных средств ведения войны с прочными укреплениями, где этого требует обстановка и где позволяет местность». 18 ноября 1940 года Сталину в присутствии Ворошилова, Тимошенко, Микояна и Вознесенского был доложен разработанный Генеральным штабом план инженерной подготовки. Докладывал тогдашний начальник Генерального штаба К. А. Мерецков. После доклада, глядя на карту, Сталин стал задавать вопрос за вопросом. Помнится, он спрашивал:

– Как план строительства новых укрепленных районов предусматривает использование старых крепостей? С какими предложениями обращался к вам по вопросам обороны военно-морских баз нарком ВМФ Кузнецов? Был ли привлечен к разработке плана Борис Михайлович Шапошников? Почему не привлекли к работе Главный морской штаб?

Вскоре после этого совещания в Кремле А. Ф. Хренов приехал ко мне, и мы вместе с работниками нашего штаба подробно ознакомились с наметками Генштаба и внесли свои предложения в части, касавшейся флотов. 16 декабря 1940 года я подписал специальный приказ, в котором военным советам флотов и флотилий предлагалось провести ряд срочных мер с целью укрепления сухопутной и противодесантной обороны военно-морских баз и побережья. В самом конце декабря переработанный Генштабом план инженерной подготовки будущих театров военных действий был вновь доложен И. В. Сталину, уже в присутствии Б. М. Шапошникова, и одобрен без особых поправок и замечаний.

Вероломное нападение Гитлера на Советский Союз помешало нам осуществить этот план.

Но вернемся к событиям в Одессе.

Наркомат ВМФ горячо поддерживал мнение Военного совета флота о том, что оставлять Одессу с ее береговыми батареями и хотя небольшими, но стойкими, хорошо обученными частями было бы неправильным. На очередном докладе в Ставке я выяснил точку зрения Генерального штаба. Генштаб счел мое

мнение правильным и подтвердил, что Одессу нужно удерживать. Мне обещали, что об этом доложат И. В. Сталину.

26 июля в адрес Военного совета флота мною была направлена телеграмма с приказанием предупредить командира Одесской базы контр-адмирала Г. В. Жукова, что независимо от положения на фронте за Одессу следует драться до последней возможности. Одновременно было приказано готовить береговые батареи к стрельбе по сухопутному противнику, а также к взаимодействию с кораблями и авиацией. Это было сделано своевременно.

В дневнике бывшего начальника штаба сухопутных войск Германии генерал-полковника Гальдера есть такое свидетельство: «Оборона Одессы носила характер сопротивления, без мысли отступления; оборона отличалась наступательными действиями, была активной». Нам это хорошо известно самим, но и показания врага в данном случае нелишни.

Одесса являлась южным флангом фронта. Для флота любой страны обеспечение флангов армии, если они упираются в море, составляет одну из важных задач как в период наступления сухопутных войск с целью занять побережье врага, так и в случае вынужденного отступления. Вот почему, когда фланги сухопутных армий на Севере, на Балтике и на Черном море упирались в водное пространство, флоты всегда считали их обеспечение задачей первостепенной важности.

В обстановке же первого периода войны, когда инициатива временно находилась в руках врага, обеспечить устойчивость флангов, упиравшихся в море, было особенно важно. Иначе к уже имевшимся трудностям неизбежно прибавилась бы еще и угроза с моря. Наши войска, к счастью, не испытали на себе фланговых тыловых ударов с моря. Видимо, поэтому о тыловых ударах с моря мало писалось и говорилось после войны, хотя эта тема явно заслуживает внимания.

Задача захватить Одессу вначале была возложена на 4-ю румынскую армию. Гитлер требовал сделать это не позднее августа 1941 года. В дневнике Гальдера записано: «Румыны считают, что только в сентябре им удастся занять Одессу. Это слишком поздно. Без Одессы мы не сможем захватить Крым…» Немцы понимали, что означает для них захват Крыма. Еще 22 августа тот же Гальдер писал: «Захват Крымского полуострова имеет первостепенное значение для обеспечения подвоза нефти из Румынии».

Гитлеровское командование рассчитывало взять Одессу значительно раньше. Это требовалось не только для «захвата Крымского полуострова», но и для успешных операций на всем

южном направлении. Однако в Одессе неожиданно для себя вражеские войска столкнулись с яростным сопротивлением ее защитников. И хотя румынские дивизии пополнялись немецкими подразделениями, хотя против кораблей Черноморского флота, активно помогавших удерживать Одессу, были брошены испытанные фашистские асы, Одесса продолжала отбивать атаки врага. Сопротивление героически оборонявшихся войск Приморской армии и моряков до 16 октября 1941 года оказало огромное влияние на ход войны. Не случайно оборона Одессы была в центре внимания наших и иностранных газет в августе – сентябре 1941 года.

Мне думается, значение огромного Одесского порта определялось для гитлеровцев не только проблемой подвоза горючего. Оставшаяся в немецко-румынском тылу Одесса вообще мешала захватчикам уверенно чувствовать себя не только в море, но и на суше.

Попытка румынской армии своими силами взять Одессу кончилась полным провалом. С остроумием, присущим одесситам, защитники города написали письмо Антонеску: «…Не тебе с дурною головою выступать против нас войною. Огнем и мечом расправимся с тобою… Запомни, что наша Одесса, как и вся Украина, будет только советской, а не твоей, боярской. Об этом ты, фашистский холуй, и Гитлеру отрапортуй».

26 сентября Гальдер записал в своем дневнике: «Позавчера Антонеску принял решение просить у немцев помощи, т. к. румыны одни не смогут взять Одессу. Антонеску требует: а) войск; б) помощи авиации».

Противнику удалось занять Одессу только после того, как мы в ночь на 16 октября по решению Ставки ВГК оставили ее, нанеся огромный урон румынским войскам.

Оборона Одессы – пример тесного взаимодействия различных видов вооруженных сил. Между тем авторы некоторых статей и даже книг, рассказывая об этом событии, отводят решающую роль либо морякам, либо Приморской армии. На мой взгляд, столь односторонний подход никак нельзя оправдать.

Можно с уверенностью сказать, что Приморская армия не удержала бы Одессу столько времени без моряков, но и сравнительно малочисленные флотские части тоже не смогли бы заполнить всю линию обороны и долго защищать город. Я не говорю уже о том, что значили в те дни боеприпасы и продовольствие, которые доставляли сражавшимся черноморцы. Важную роль в дни осады города сыграли также и батареи береговой обороны Одесской военно-морской базы. Героизм советских воинов везде был высок. Разная же степень боевой

подготовки и стойкости объяснялась вовсе не тем, что одни носили полосатую тельняшку, а другие – гимнастерку защитного цвета. Воины армии и флота одинаково не щадили жизни ради победы над врагом. Полезнее будет поэтому не выискивать какие-то особые заслуги того или другого вида вооруженных сил, а отдать должное боевому содружеству армии и флота.

На первом этапе войны, в условиях вынужденного отступления, особенно остро чувствовались все недоработки мирного времени, касавшиеся взаимодействия двух военных наркоматов. Так, неуставное выражение «привлечь к делу Черноморский флот» армейские и флотские начальники понимали по-разному, и порой даже по этому поводу возникали разногласия. Главнокомандование Юго-Западного направления стремилось как можно больше сил флота использовать для обороны Одессы, не считаясь с другими задачами, стоявшими перед флотом. Но даже тяжелая обстановка первых месяцев войны и отсутствие нужных, детально разработанных положений не оправдывают многочисленных подчинении и переподчинений Черноморского флота в то время.

В первые дни обороны в Одессе было два командования: командование Отдельной Приморской армии во главе с генерал-лейтенантом Г. П. Софроновым, подчиненным Южному фронту, и командование Одесской военно-морской базы во главе с контр-адмиралом Г. В. Жуковым, подчиненным командующему Черноморским флотом. Когда борьба за Одессу только начиналась, отряд кораблей состоял из старого крейсера «Коминтерн», нескольких, также не новых, эсминцев и канонерских лодок. Но вскоре этого оказалось недостаточно, и для защиты Одессы периодически привлекались крейсера «Червона Украина», «Красный Крым», «Красный Кавказ» и значительное число эсминцев. Надо признать, что, пока Ставка не решила образовать Одесский оборонительный район, в действиях флотского и армейского командований не хватало согласованности. Но в начале августа наступавший враг отрезал части Приморской армии и Одесской базы от основных сил Южного фронта. Вот тогда и потребовалось срочно решить, кому поручить оборону Одессы. Меня вызвали в Ставку. Мои соображения сводились к тому, что без активной поддержки Черноморского флота оборона Одессы не может быть устойчивой.

– Кто персонально возглавит оборону? – спросил меня И. В. Сталин.

Я ответил, что там есть командир военно-морской базы контр-адмирал Жуков. Однако окончательного решения тогда принято не было. В Одессу была послана телеграмма Ставки:

«Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот». Эта телеграмма была продиктована лично Сталиным.

Почему же в начале августа Ставка, несмотря на мои просьбы, не приняла решения о назначении Г. В. Жукова старшим в обороне Одессы и тем самым о подчинении его (и всех войск) Черноморскому флоту?

Не могу утверждать, что Б. М. Шапошников противился этому, но имею основания предположить, что именно он больше, чем Верховный Главнокомандующий, опасался подчинения сухопутных частей флотским начальникам. Помню, я спросил Бориса Михайловича, поддержит ли он назначение моряка, если я буду настаивать на этом перед Сталиным. Шапошников уклонился от ответа. Во всяком случае, он знал мнение Главного морского штаба и наркома ВМФ по этому вопросу, но подготовил телеграмму с приказанием оборонять Одессу «до последней возможности» в адрес сухопутного командования, возложить же эту задачу на Черноморский флот явно остерегался.

Как и следовало ожидать, сразу возникло много неясностей в требованиях к Черноморскому флоту, чувствовалась неопределенность функций командующего флотом. Выбрав момент, я снова предложил поставить во главе обороны Одессы моряка – командира военно-морской базы, подчиненного командующему флотом.

На этот раз было решено создать Одесский оборонительный район (ООР), подчинив его Военному совету Черноморского флота. Командующим был назначен Г. В. Жуков, членами Военного совета ООР – И. И. Азаров, Ф. Н. Воронин и А. Г. Колыбанов. В начале октября генерал И. Е. Петров, сменивший Г. П. Софронова и командовавший до этого 25-й Чапаевской дивизией, стал во главе Приморской армии.

Директива Ставки о создании Одесского оборонительного района была подписана 19 августа. Хотя решение было принято с некоторым опозданием – Одесса с 8 августа находилась на осадном положении, – оно все же внесло полную ясность в вопросы организации обороны.

С организацией Одесского оборонительного района во главе с контр-адмиралом Г. В. Жуковым произошли некоторые перестановки людей. Начальником штаба ООР стал сухопутный генерал Г. Д. Шишенин. Этот факт я считаю весьма положительным, сочетание получилось удачное. Заместителем Жукова по его просьбе был утвержден генерал Г. П. Софронов. Командиром Одесской военно-морской базы стал контр-адмирал Д. И. Кулешов, а начальником штаба – капитан 1 ранга К. И.

Деревянко.

События развивались следующим образом. Пока Приморская армия не была отрезана от основных сил Южного фронта, не возникало и мысли о возложении ответственности за оборону Одессы на Черноморский флот и о создании ООР. Правда, еще в июле можно было предвидеть, какой оборот примут события, если Южному фронту не удастся остановить противника. Однако, исходя из уже имевшегося опыта, ГМШ и нарком ВМФ признавали пока невозможным поднимать вопрос о целесообразности поручать дело обороны города флоту.

Вопрос о том, на кого возложить ответственность за оборону Одессы, встал особенно остро после того, как Приморская армия оказалась в окружении и стала целиком зависеть от снабжения морем. Но, естественно, не это привело Ставку к решению возложить ответственность за оборону Одессы на Черноморский флот, создать ООР и назначить командующим этим районом контр-адмирала Г. В. Жукова. Становилось очевидным: чтобы и дальше удерживать Одессу, потребуется выделить моряков, использовать флотскую авиацию, береговую оборону и корабли. Взаимодействие всех сухопутных и флотских частей, бесспорно, мог лучше всего наладить Военсовет флота и его представитель на месте. Поэтому-то мы и пришли к выводу, что самым удачным вариантом решения будет создание в Одессе оборонительного района во главе с адмиралом.

Больше всего подходил для этой роли командир военно-морской базы контр-адмирал Г. В. Жуков. Он не только прекрасно знал обстановку под Одессой и в самом городе, но и обладал всеми личными качествами, необходимыми командующему оборонительным районом. На Жукове и был остановлен выбор. Военсовет флота возражений по этой кандидатуре не имел, и я доложил об этом в Ставке.

Гавриила Васильевича Жукова я знал еще в те времена, когда он командовал одной из канонерских лодок на Черном море. В конце 1936 года он прибыл в Испанию. На вопрос, куда бы хотел получить назначение, он ответил: «Только на корабль».

Ему не раз приходилось совершать рискованные походы в базу Маон, находившуюся рядом с логовом франкистов на Балеарских островах. Участвовал он и в боях с мятежными кораблями. Все прошлое Жукова говорило, что он способен возглавить оборону Одессы. Так оно и получилось.

Действиями Черноморского флота по обороне Одессы руководил Главный морской штаб, хотя Ставка нередко обращалась прямо к Г. В. Жукову. Флоту было приказано обеспечить надежное сообщение с Одессой и выделить часть

кораблей для постоянной поддержки ее защитников. Более 8 тысяч моряков уже находились на оборонительных рубежах вокруг города. И не случайно полк морской пехоты под командованием ветерана гражданской войны полковника Я. И. Осипова вошел в историю героической обороны Одессы. Из частей Приморской армии надо отметить 25-ю Чапаевскую, 95-ю и 421-ю стрелковые дивизии. Так, 18 августа 1941 года в отражении главного удара, наносимого тремя пехотными дивизиями и танковой бригадой противника вдоль линии железной дороги Раздельная – Одесса, героически отбивали атаки все части 95-й стрелковой дивизии. В этом же бою отличился 161-й стрелковый полк 95-й стрелковой дивизии, а командир 3-го батальона этого полка лейтенант Я. Г. Бреус получил звание Героя Советского Союза.

Из кораблей в обороне города в разное время участвовали 3 крейсера, 2 вспомогательных крейсера, 2 лидера, 10 эсминцев, 4 канонерские лодки и другие. Заслуживают быть выделенными крейсер «Красный Крым» под командованием А. И. Зубкова (комиссар Ф. П. Вершинин), лидер «Ташкент», которым командовал В. Н. Ерошенко, и эсминец «Бойкий» под командованием Г. Ф. Годлевского.

Корабли эскадры под командованием контр-адмирала Л. А. Владимирского сделали более 150 выходов, поддерживая войска артиллерийским огнем. В трудное для Одессы время, в двадцатых числах сентября, с боевых кораблей был высажен морской десант в район Григорьевки. Высадкой десанта командовал контр-адмирал С. Г. Горшков. В результате успешных действий десанта и войск оборонительного района, перешедших в наступление, плацдарм обороны был расширен и Одесский порт стал недосягаемым для артиллерии противника. Но враг продолжал рваться к Одессе.

Просматривая материалы, относящиеся к этой сравнительно небольшой, но хорошо выполненной десантной операции, даже теперь, спустя много лет, нельзя не отметить огромную работу, проделанную штабом эскадры во главе с капитаном 1 ранга В. А. Андреевым и под руководством командующего эскадрой контр-адмирала Л. А. Владимирского.

В связи с этим хочется еще раз подчеркнуть роль штабов всех степеней, и особенно штабов крупных соединении. При встречах с бывшими командирами кораблей и соединений, участниками операций Черноморского флота, я часто слышал о том, как много вопросов в ходе проведения операций им приходилось подготавливать, уточнять и, наконец, разрешать со штабом флота и персонально с контр-адмиралом И. Д. Елисеевым. Ивана

Дмитриевича я знал еще с тех времен, когда командовал крейсером «Червона Украина» – он был моим старшим помощником. Высокообразованный, дисциплинированный, исключительно организованный командир, он проявил себя с самой лучшей стороны и в годы войны в качестве начальника штаба Черноморского флота. Недаром Елисеева и по сей день вспоминают добрым словом все, с кем он работал.

В первые, самые тяжелые месяцы исторической обороны Одессы Ставка не ограничивалась приказами и директивами, отдаваемыми по принятой форме. Иногда телеграммы Ставки содержали не категорическое требование «остановить противника» или «удержать свои позиции», а просьбу к командованию на местах и к войскам продержаться до получения подкреплений или в течение какого-то времени.

Такая телеграмма была получена в Одессе в середине сентября 1941 года: «Передайте просьбу Ставки Верховного Главнокомандования бойцам и командирам, защищающим Одессу, продержаться 6–7 дней, в течение которых они получат подмогу в виде авиации и вооруженного пополнения… И. Сталин». Мне известно, что этот текст был продиктован лично Верховным Главнокомандующим.

Неудивительно, что подобные обращения Верховного Главнокомандования быстро находили путь к сердцу рядовых бойцов. Не скрывая тяжелого положения с резервами или техникой. Ставка одним простым словом «просим» поднимала дух бойцов, в результате чего удары по врагу становились еще более мощными.

Телеграмма, которую я процитировал, сыграла огромную роль в обороне Одессы. Фашистские полчища были надолго задержаны у стен этого города.

Несмотря на огромное превосходство врага, войска Приморской армии, в том числе прославленная 25-я Чапаевская стрелковая дивизия, вместе с моряками успешно сдерживали его натиск. Их героическая борьба значила немало в ходе общего сражения за Родину памятной осенью 1941 года.

В конце сентября положение Одессы еще не было критическим, при поддержке флота город мог бы обороняться долго. Но опасность, нависшая над Крымским полуостровом со стороны Перекопа, заставила Ставку использовать все силы Черноморского флота и Приморскую армию для обороны Крыма, и особенно Севастополя, на случай, если противник прорвется на полуостров.

Враг нацеливался на Севастополь и ставил под угрозу связь с Одессой. Ее защитники получили приказ эвакуироваться в Крым.

Решение Ставки Верховного Главнокомандования об эвакуации Одессы было принято 29 сентября. Тогда же, после совещания в Ставке, где обсуждалось не только и, пожалуй, не столько положение в Одессе, сколько обстановка на подступах к Крыму и на Южном фронте в целом, я направил телеграмму Военному совету Черноморского флота: «Приказываю немедленно готовиться к эвакуации Одессы». Учитывая, как важно командованию на местах получить информацию возможно раньше, Наркомат ВМФ обычно посылал телеграммы, как только узнавал о решениях, принятых Ставкой или Генштабом.

30 сентября я послал телеграмму Военному совету Черноморского флота с рядом практических указаний. Имея опыт эвакуации Таллина, приходилось считаться с возможностью быстрого прорыва немцев в Крым и, стало быть, с необходимостью скорого оставления Одессы. На практике обстановка позволила составить детальный план эвакуации.

Местом самых упорных боев являлся в это время правый фланг обороны Одессы. Именно там отличились бойцы 54-го стрелкового полка, артиллеристы 134го гаубично-артиллерийского полка, а также пограничники и артиллеристы береговой обороны. Не случайно первые (скупые в то время) награды получили 43 воина из этих частей, среди которых были Я. И. Осипов и командир 21-й батареи А. И. Кузнецов, пожертвовавший своей жизнью во имя победы над врагом.

180-миллиметровая береговая батарея А. И. Кузнецова прикрывала вход в Одессу с моря. Но в конце августа, когда противник угрожал прорваться к порту, 21-я батарея оказалась на переднем крае обороны. Вот как описывает те дни начальник штаба Одесской базы К. И. Деревянко: «Начав отражать натиск врага на предельных дистанциях, батарея отбивала атаки, расстреливая врага в упор, когда он приблизился к ней. Это было в последних числах августа. Несколько раз дело доходило до рукопашной. В первых рядах всегда находился А. И. Кузнецов. Обстановка там была такова, что телефонист батареи не раз прерывал переговоры, чтобы схватиться с врагом врукопашную…»

5 октября я получил директиву Ставки, подтверждавшую необходимость эвакуировать Одессу, и сразу же послал Военному совету флота телеграмму: «Эвакуацию Одессы проводить согласно приказу полностью». 6 октября радировал снова: «Дайте указание Жукову не затягивать эвакуацию. Вывозить в первую очередь войска и оружие. Весь транспорт подчинить этой задаче». Такое неоднократное напоминание об эвакуации в указанные Ставкой сроки вызывалось усложнявшейся с каждым днем обстановкой на Перекопе и необходимостью срочно перебросить в Крым

подкрепления.

Посадка войск на корабли при отступлении – дело сложное. Обязательное условие для организованной эвакуации крупного масштаба – достаточный запас времени. Оно необходимо для подготовки, маскировки и неожиданного для противника проведения самой ответственной части операции – посадки последнего эшелона. Так, в годы первой мировой войны английское командование вело длительную и детальную, до мелочей, подготовку к выводу своих войск с Галлипольского полуострова в Турции, после того как провалились планы тогдашнего морского министра У. Черчилля по захвату проливов. Это почему-то отложилось у меня в памяти еще со школьной скамьи.

В период Великой Отечественной войны советскому флоту трижды пришлось эвакуировать войска и население в крупных масштабах – из Таллина, Одессы и Ханко. В каждом случае условия были разными, но везде по-своему трудными. Эвакуацию приходилось проводить буквально под прицелом неприятельских орудий. Причем эвакуироваться было тем труднее, чем упорнее, «до последней возможности», шла борьба.

В Таллине, как я уже писал, командование имело всего несколько дней на подготовку, посадку и отход кораблей и транспортов. Враг наседал и к тому же имел большое превосходство в силах. Но и в этих условиях проводилась маскировка: огонь из всех орудий на берегу и с кораблей создавал впечатление если не подготовки к наступлению, то продолжения прочной обороны.

В Одессе, в отличие от Таллина, приказ об эвакуации был получен заблаговременно. В распоряжении командования флота и ООР оказалось более двух недель, с 1 по 16 октября 1941 года. Нажим со стороны врага был здесь сравнительно невелик: даже при численном превосходстве враг боится своего противника, если тот героически обороняется и при случае сам готов броситься в контратаку. А именно в это время наши части нанесли врагу несколько ощутимых ударов. Войска отошли настолько скрытно, что, когда последний эшелон уже вышел из порта, румыны все еще боялись двинуться к городу.

Позднее мне приходилось беседовать с адмиралами Г. В. Жуковым, Д. И. Кулешовым и другими военачальниками, причастными к этой сложной операции. Успешную эвакуацию войск они связывают с именем генерала И. Е. Петрова.

Нетрудно понять, что приказа об оставлении Одессы, где шли упорные и успешные бои, Ставка давать не хотела, несмотря на тяжелое положение на Перекопе. Мне известны раздумья И. В.

Сталина в связи с эвакуацией Одессы. Он приказал мне запросить Военный совет Черноморского флота о целесообразности оставления в Одессе части войск, до двух дивизий, чтобы еще держать город и отвлекать на себя силы противника. Такая телеграмма 4 октября была послана. Я просил донести мнение Военного совета об этом, с учетом, что дивизия, которая обещана из Новороссийска, дана не будет.

Главный морской штаб и Военный совет Черноморского флота доложили мне о нецелесообразности такой полумеры. Дальнейшие события подтвердили, что задержка с эвакуацией Одессы или оставление там части войск могли роковым образом сказаться на обороне Севастополя и, само собой, на судьбе защитников Одессы.

Положение с каждым днем осложнялось не только на юге, но и под Москвой.

До середины октября из Одессы было вывезено свыше 100 тысяч человек. Сотни рейсов (152 на боевых кораблях и 129 на транспортных судах), названных потом «огненными», сделали военные и торговые моряки. Кульминационным моментом эвакуации был вечер 15 октября. Крейсеры, эсминцы и транспорты были стянуты в гавани Одессы, уже простреливаемой артиллерией противника. Скрытно оставив свои позиции, которые противник обстреливал потом еще несколько часов, наши части прикрытия – более 30 тысяч человек – погрузились на транспорты почти без потерь.

73 дня героической обороны Одессы остались позади. Впереди были тяжелые испытания как для ее бывших защитников, так и для всей страны. Но главное состояло в том, что у советских людей росла вера в победу, а надежды гитлеровцев на молниеносную войну с каждым днем таяли, хотя армии их были еще сильны.

Подвиг моряков-черноморцев, воинов Приморской армии и жителей Одессы, подвиг всех, кто оборонял ее, – одна из ярчайших страниц истории Великой Отечественной войны.

Одесса по праву занимает достойное место в ряду городов-героев. О трудных и славных минувших днях напоминают здесь монумент Неизвестному матросу и Вечный огонь – символ неугасимой памяти о тех, кто погиб, защищая город.

Трудная осень

В середине августа я попросил разрешения выехать в Ленинград и уже совсем было собрался, как события на Черном море (наступление немцев на Одессу) заставили отложить поездку. В конце августа меня вызвали по какому-то вопросу в Ставку Верховного Главнокомандования, и я напомнил о своем намерении выехать на Балтийский флот. Согласие снова было дано, и я тут же, из Ставки, распорядился по телефону подготовить к утру самолет.

Однако в ходе обсуждения положения под Ленинградом в ГКО и Ставке мне было предложено срочно отправиться туда со специальной комиссией в составе В. М. Молотова, Г. М. Маленкова, А. Н. Косыгина, П. Ф. Жигарева, Н. Н. Воронова. Кроме флотских дел Ставка поручила мне доставить и лично вручить важный документ главнокомандованию Северо-Западного направления. В связи с этим изменился и мой маршрут. Вместо прямого перелета в Ленинград было решено всем вместе лететь самолетом до Череповца, а затем пересесть на специальный поезд.

Путь по воздуху 29 августа 1941 года мы проделали благополучно. Но, добравшись уже в сумерках поездом до станции Мга, вынуждены были неожиданно остановиться у семафора: станцию бомбили немецкие самолеты. Ждать до рассвета было рискованно, а поврежденные бомбами железнодорожные пути не позволяли пока двигаться дальше. Однако выход был найден.

Оставив вагоны и перейдя пешком через разрушенный участок дороги, мы пересели на дрезину, которая двинулась навстречу бронепоезду, высланному из Ленинграда К. Е. Ворошиловым.

Через несколько дней, уже в Ленинграде, нам стало известно, что немцы заняли Мгу. Нетрудно представить, в какое положение попали бы мы все, если бы задержались там. Этот случай говорит о том, что в те дни еще не была налажена четкая и своевременная информация об обстановке на фронте даже в тех случаях, когда это было крайне важно.

В Ленинграде нас встретили К. Е. Ворошилов и А. А. Жданов. Оба были чрезвычайно озабочены: противник яростно рвался к Ладожскому озеру, чтобы замкнуть кольцо блокады.

Меня беспокоило, как прошла уже в основном закончившаяся в те дни эвакуация Таллина. Встретивший меня в Ленинграде командующий Балтийским флотом В. Ф. Трибуц доложил, что

наши потери довольно велики.

Нужно было ехать в Кронштадт, куда подходили корабли из Таллина, но в первый день пребывания в Ленинграде я был связан поручениями Ставки и отложил поездку на сутки. Вечером в номере гостиницы «Европейская» у нас с Н. Н. Вороновым был обстоятельный разговор. Он рассказал мне о положении на фронтах, я ему – о трудном прорыве флота из Таллина. Мы оба старались подбодрить друг друга, но в душе по-прежнему оставалась тревога.

На следующий день на совещании у К. Е. Ворошилова рассматривалось положение на фронте. Обсуждаемые вопросы почти не касались флота, и выяснилось, что я могу ехать в Кронштадт.

Перед поездкой решил побывать на крейсере «Максим Горький», стоявшем в ковше торгового порта (крейсер только что вышел из ремонта после подрыва на мине на второй день войны). Встретил меня А. Н. Петров – командир корабля и мой старый товарищ по совместной службе на Черном море. «Максим Горький» был еще не готов к выходу в море, но его орудия могли стрелять по береговым целям. Все люди на корабле горели желанием активно участвовать в обороне города Ленина. Часть команды могла пойти на фронт. Однако морякам недоставало стрелкового оружия: во время ремонта оно было передано ленинградскому народному ополчению. По той же причине задерживалась отправка моряков в сухопутные части с других кораблей. Чтобы как-то выйти из положения, командиры кораблей прибегали иногда к кустарному изготовлению холодного оружия – ножей, кинжалов, сабель. Я постарался уверить А. Н. Петрова, что у него до этого не дойдет, хотя и сам сомневался в возможности помочь ему.

Позже Балтийскому флоту пришлось сформировать семь морских стрелковых бригад и много различных подразделений морской пехоты. Общая численность моряков-балтийцев, действовавших на суше (включая и морскую бригаду, переданную Карельскому фронту), превышала 125 тысяч человек. Воевали они отлично. Особенно прославились 1-я, 2-я и 3-я бригады, которые действовали на направлении Нарва – Кингисепп – Луга, Котлы – Копорье и на Карельском перешейке. В тот день, когда я посетил крейсер «Максим Горький», никто еще не думал, что придется послать на фронт так много моряков. Но угроза Ленинграду с суши нарастала и требовала мобилизации всех сил.

31 августа утром я выехал через Ораниенбаум в Кронштадт. Из Ораниенбаума мы вышли на катере. Кронштадт выглядел мрачным, но таким же близким и родным для каждого моряка,

как и прежде. При подходе катера к Петровской гавани в глаза бросилось необычно оживленное движение различных катеров и буксиров. На рейде стоял линкор «Октябрьская революция», которым командовал контр-адмирал М. В. Москаленко, хорошо знакомый мне еще по тем годам, когда мы оба командовали крейсерами на Черном море.

Внутри Петровской гавани кормой к стенке стоял другой линкор – «Марат».

В Кронштадте я увидел команды кораблей, подорвавшихся на минах во время прорыва из Таллина. Моряки ждали нового назначения. Это были мужественные люди. Но в тот день настроение у них было подавленное.

Командование флота подробно доложило мне об эвакуации Таллина и прорыве флота в Кронштадт. Из этого доклада явствовало, что даже в самой тяжелой обстановке управление соединениями кораблей сохранялось до конца. Переход был не бегством, а организованным отступлением, и надо отдать должное выдержке и силе духа, которые нашли в себе в тот критический момент командование флота и эскадры.

Командующий эскадрой контр-адмирал В. П. Дрозд был хорошо знаком мне еще по войне в Испании, где он являлся советником командира флотилии эсминцев. Это был опытный, храбрый моряк, всегда умевший найти выход из самых трудных положений, и поэтому было вдвойне обидно и горько, когда зимой 1943 года он погиб из-за нелепого случая: ехал в автомашине по льду из Кронштадта в Ленинград, машина угодила в свежую полынью от недавно сброшенной бомбы, и В. П. Дрозд утонул.

Наиболее беспокойным участком фронта, от которого во многом теперь зависела судьба Кронштадта, а стало быть, и флота, неожиданно стал к концу августа южный берег Финского залива в районе форта Красная Горка. Туда мы и отправились на следующий день. По дороге нам встречались отдельные группы бойцов, шедших, нередко без оружия, в сторону Ленинграда. Именно в это время отступала под сильными ударами противника 8-я армия. 6 сентября она заняла рубеж обороны Копорский залив – Ропша (15 километров южнее Петергофа). Впоследствии при поддержке морской пехоты, артиллерии фортов и кораблей наступление немцев на этом рубеже удалось остановить, и фронт здесь на долгое время стабилизировался. Во время же нашей поездки положение было еще неустойчивым.

Комендант Красной Горки доложил, что он выделил часть бойцов на сухопутное направление, а оставшиеся укрепляют оборону форта на случай возможного прорыва противника к

Красной Горке с суши, а может быть, и подхода его с моря. Проехав дальше на запад, мы увидели моряков береговой обороны, занявших буквально накануне вырытые окопы. Они пожаловались, что не хватает оружия. Командовавший ими лейтенант попросил разрешения отбирать оружие у тех бойцов, которые неорганизованно отходят в сторону Ораниенбаума. Пришлось такое согласие дать, строго предупредив о недопустимости эксцессов. Еще до отъезда из Ленинграда я узнал, что эти моряки таким самодеятельным порядком полностью обеспечили себя не только винтовками, но и пулеметами.

Форт Красная Горка и плацдарм около Ораниенбаума, как известно, в течение всей блокады Ленинграда оставались в наших руках и оказали большую помощь фронту сначала в обороне, а затем и в наступлении.

Конец августа – начало сентября… Это были самые тревожные дни в Ленинграде. Фашистские войска теснили обороняющихся. Армии, авиации, флоту приходилось думать только об одном: как отстоять город. Корабли повернули свои пушки в сторону берега и по сухопутным картам обстреливали квадраты, где отмечалось скопление врага. Самолеты-торпедоносцы, предназначенные для борьбы с кораблями, вылетали для атак по танкам. Собранные в отряды с разных кораблей и наспех вооруженные винтовками, крест-накрест увешанные пулеметными лентами, моряки шли в атаки в черных бушлатах и бескозырках, пренебрегая правилами маскировки. Они напоминали матросов времен гражданской войны, которых, как мне рассказывал когда-то И. К. Кожанов, никакой приказ не мог заставить снять бушлаты. Главное заключалось, конечно, не во внешнем виде, а в желании матросов драться. Но и выглядеть они хотели тоже как матросы революции. Ведь решалась судьба города Ленина, судьба Балтийского флота…

Вернувшись из поездки по флотским частям морской обороны Ленинграда и Озерного района, я как-то сидел в Смольном, в кабинете у адмирала И. С. Исакова, заместителя главнокомандующего Северо-Западным направлением. Вдруг – звонок по обычному городскому телефону. Поднимаю трубку и слышу встревоженный женский голос:

– Немцы у Ивановских порогов вышли к Неве!

Накануне мне довелось смотреть карту этого участка реки: именно здесь, только на другом берегу, моряки приступили к строительству береговых батарей. Значит, враг совсем близко, почти у самого города?!

Немедленно позвонил в штаб. Там как раз заседал Военный

совет. Командующий Ленинградским фронтом генерал-лейтенант М. М. Попов с недоверием отнесся к моему сообщению. Но, к сожалению, все оказалось правдой.

Разведчики, посланные на двух катерах в район Ивановских порогов, вскоре донесли, что их обстреляли минометы противника. Фашисты, прорвавшиеся к берегу Невы, находились там в течение всей блокады Ленинграда, ведя позиционную войну с флотскими батареями, расположенными на другом берегу.

На этих батареях мне довелось быть год спустя, в ноябре сорок второго. В стереотрубу хорошо было видно гитлеровцев, окопавшихся на том берегу Невы.

Над Ленинградом нависла смертельная угроза. В этих условиях Балтийский флот, только что совершивший прорыв из Таллина в Кронштадт, получил задачу бросить все силы на отражение врага. Неоценимую помощь фронту оказала дальнобойная крупнокалиберная артиллерия флота. Балтийцам было приказано в общих стратегических целях повернуть все орудия на рвущиеся в город моторизованные колонны противника. Для этого в устье реки Невы и в гаванях торгового порта заняли огневые позиции линкор «Марат», крейсеры «Максим Горький» и «Петропавловск», лидер «Ленинград», эсминцы «Опытный» и «Сметливый». Из Кронштадтской группы кораблей вышли на позиции линкор «Октябрьская революция», крейсер «Киров», лидер «Минск», эсминцы «Сильный», «Суровый», «Свирепый», «Славный», «Стойкий», «Гордый» и «Стерегущий».

В полной готовности открыть огонь находились 24 ствола 12-дюймовой артиллерии, восемнадцать 180-миллиметровых пушек крейсеров (не считая четырех 203-миллиметровых орудий крейсера «Петропавловск»), более пятидесяти 130-миллиметровых орудий эсминцев и лидеров. Это была огромная сила. Ведь лишь один залп линкора весил шесть тонн, а за минуту корабль мог обрушить на врага 50 тонн снарядов.

В силу сложившейся обстановки эскадра Балтийского флота была вынуждена стоять в Ленинграде и Кронштадте. Но это не означает, что она бездействовала. Своими орудиями, а когда требовалось, то и выделением части личного состава кораблей на берег она помогала фронту.

Все усилия армии и флота были сосредоточены на обороне Ленинграда. Сильная эскадра, состоящая из линкоров, крейсеров и эсминцев, решала несвойственные для нее задачи: отражала противника, рвущегося в город с суши. Орудия кораблей, береговой и железнодорожной артиллерии били по врагу.

Артиллерией флота командовал контр-адмирал И. И. Грен. Иван Иванович запомнился мне еще со времен училища, где он

преподавал нам свой любимый предмет – артиллерию. В хорошо оборудованном кабинете курсанты досконально изучали материальную часть, а в специальном зале осваивали искусство управления артиллерийским огнем. Это было в середине двадцатых годов. А двадцать лет спустя учитель и его ученики держали боевой экзамен уже не в учебных залах, а на огневых позициях, отражая натиск врага. И. И. Грен показал себя в Ленинграде превосходным специалистом и организатором. Как-то с командующим флотом В. Ф. Трибуцем мы наблюдали за работой наших батарей, которым было приказано подавить вражеские орудия, обстреливавшие город. Грену понадобилось всего несколько минут, чтобы точным огнем морской артиллерии заставить замолчать дальнобойную батарею противника.

С первых чисел сентября 1941 года, когда бои уже шли на ближних подступах к Ленинграду, корабли Балтийского флота, в том числе линкоры «Марат» и «Октябрьская революция», вели огонь по танковым колоннам врага.

Стреляя с большой точностью, линкоры доставляли фашистам много неприятностей своими 305-миллиметровыми снарядами. Не случайно на наши корабли были брошены крупные соединения авиации. Главным объектом налетов, разумеется, стали линкоры. Едва корабли успевали отбить одну волну вражеских бомбардировщиков, как за нею следовала другая. «Марат» получил первое попадание крупной бомбы 16 сентября, когда стоял на якоре на огневой позиции и стрелял по вражеским колоннам из ковша Морского канала. Но, по свидетельству очевидцев, самые массированные налеты на этот линкор имели место 21–23 сентября. Тогда он стоял уже в Петровской гавани Кронштадта. От попадания бомбы в погребе произошел настолько сильный взрыв, что мостик и вся система бронированных постов весом в несколько сот тонн были подняты в воздух и сброшены в воду. Корабль получил серьезные повреждения. Вся носовая часть, первая башня и мостик были разрушены. «Марат» сел на грунт, но оставшиеся в строю три башни через два месяца снова продолжали стрелять. Больше «Марат» уже никогда не выходил в море, но, даже воюя всю блокаду на одном месте, он нанес врагу немалый урон.

Налеты на корабли происходили почти ежедневно. В двадцатых числах сентября они были особенно массированными. 21 сентября оказалось несчастливым для линкора «Октябрьская революция». В 12 часов дня, когда линкор находился в Морском канале, поддерживая своим огнем сухопутные части, тяжелая бомба угодила в носовой отсек корабля и разворотила всю верхнюю палубу. И все-таки линкор остался в строю и продолжал

действовать.

Много пришлось потрудиться тогда нашей аварийно-спасательной службе, наследнице славного ЭПРОНа (Экспедиция подводных работ особого назначения).

Еще до войны ЭПРОН заслужил широкую известность не только в нашей стране, но и за рубежом. Работы по спасению ледокольного парохода «Малыгин» у острова Шпицберген, теплохода «Ильич» в Эгейском море, транспорта «Харьков» у берегов Турции, теплохода «Челюскинец» в Финском заливе уже тогда прославили ЭПРОН.

Словом, Великую Отечественную войну ЭПРОН встретил вполне зрелой спасательно-судоподъемной организацией, имевшей опытных водолазов и руководителей, а также спасательные суда и необходимую технику. 22 июня 1941 года он вошел в состав Военно-Морского Флота. К тому времени ЭПРОН состоял из главного управления, пяти экспедиций – Балтийской, Северной, Черноморской, Тихоокеанской и Каспийской, – шести аварийно-спасательных отрядов.

Аварийно-спасательная служба во время войны действовала на всех морских театрах. Заметим сразу же, что еще большая тяжесть легла на ее плечи после окончания войны. Подъем затопленных судов, расчистка разрушенных причалов, восстановление гидротехнических сооружений – всем этим занимались спасатели.

Из руководителей аварийно-спасательной службы хочется выделить А. А. Фролова, Ф. И. Крылова, Н. П. Чикера, П. Д. Фадеева, А. К. Михайлова, М. Н. Чарнецкого. Об объеме работ, выполненных их подчиненными, можно судить хотя бы по таким данным: они спасли от гибели 1586 кораблей и судов водоизмещением около 2 миллионов тонн.

При обороне Одессы и Севастополя спасатели извлекали и обезвреживали мины, сброшенные врагом на фарватеры и в бухты. Это была очень опасная работа: ведь в первые дни войны устройство некоторых типов мин мы еще не знали. Аварийные партии появлялись всюду, где требовалась срочная и неотложная помощь. Они уходили из Одессы и Севастополя с последним эшелоном, а после освобождения этих баз возвращались первыми. Геройски трудились спасатели во время битвы за Сталинград, когда они помогали переправлять через Волгу войска, боевую технику.

На Балтике боевая деятельность спасателей началась с первых часов войны. Тяжело проходила эвакуация войск из Таллина и с Ханко. Суда аварийно-спасательной службы «Сатурн», «Нептун», «Метеор», «Колывань» спешили к

поврежденным кораблям, спасали людей, пренебрегая опасностью. Из четырех спасательных судов дошел до Кронштадта лишь «Нептун». Остальные погибли, до конца выполнив свой долг.

Когда вражеская авиация обрушила свои удары на корабли, стоявшие в Кронштадте и Ленинграде, спасатели и здесь оказались на высоте. Я говорил, что 23 сентября 1941 года получил тяжелые повреждения линкор «Марат». Носовая часть была разрушена. Водолазы под вражеским огнем отделили разрушенную часть, поставили корабль на ровный киль, и оставшиеся три могучие башни линкора снова могли вести огонь по врагу. Позже спасатели подняли и восстановили лидер «Минск», канонерскую лодку «Красное Знамя» и другие корабли, получившие тяжелые повреждения.

Очень досаждал фашистам своим артиллерийским огнем недостроенный крейсер «Петропавловск». Гитлеровцы нацелили на него свою тяжелую артиллерию. «Петропавловск» получил ряд прямых попаданий и сел на грунт. Враг все еще вел огонь, а водолазы работали. Они заделали пробоины, за одну ночь откачали воду и увели корабль в безопасное место.

Доставка продовольствия в осажденный Ленинград летом на кораблях, а зимой – по «ледовой дороге» также обеспечивалась спасателями-балтийцами. Много танков, орудий, автомашин, боеприпасов, продовольствия подняли водолазы со дна Ладожского озера. Они работали и подо льдом, и во время штормов, нередко под огнем. Ни одной десантной операции не прошло без их участия. Спасатели снимали с мели суда, заделывали на ходу пробоины. Немалая их заслуга и в том, что менее чем за месяц в начале 1942 года по дну Ладожского озера были проложены трубопроводы, по которым осажденный Ленинград стал получать нефть и бензин.

Задержавшись по флотским делам, я возвращался в Москву уже один. Самолет поднялся в воздух, пролетел десяток минут на бреющем полете, почти касаясь колесами зеркала Ладожского озера, и, не доходя до берега, взмыл в черное, дождевое облако. С правого борта блеснула молния, капли воды побежали по стеклам кабины…

Ко дню моего отлета Балтийский флот находился в трудном положении. Обстановка на всех фронтах осложнилась. Но самой сложной она была, конечно, в Ленинграде, хотя в то время никто не представлял себе, какие тяжелые месяцы еще придется пережить городу, а вместе с ним и флоту.

Когда я вернулся в Москву, она еще не чувствовала непосредственной угрозы и в дневное время жила напряженной,

но спокойной жизнью. Налеты, как правило, начинались с наступлением темноты, и тогда женщины с детьми по первому сигналу воздушной тревоги спешили занять места в метро или в бомбоубежищах, а город готовился к отражению воздушных атак. Наркомат ВМФ к тому времени располагался в нескольких помещениях. Органы штаба и связи находились в метро, и это позволяло не прерывать работу во время налетов.

Не успел я после приезда ознакомиться с обстановкой, как меня вызвали в Кремль, причем в необычное время – около полудня. Обычно вызывали по вечерам.

Надо сказать, что вечерами и ночью Ставка работала в особняке неподалеку от подземного укрытия, днем же, когда воздушных тревог было мало, все разъезжались по своим кремлевским и наркоматовским кабинетам. В своем кабинете находился в тот день и И. В. Сталин.

Когда я вошел, он был один и разговаривал с кем-то по телефону. Дождавшись конца разговора, я попытался доложить о положении на Балтийском флоте, но Сталин перебил меня:

– Известно ли вам, что в Ленинград вместо Ворошилова назначен Жуков?

Когда я ответил, что мне это неизвестно, он сказал, что только вчера состоялось такое решение и Г. К. Жуков, видимо, уже в Ленинграде. Походив по кабинету и, против обыкновения, присев на диван, который стоял у стены с окном, Сталин задал мне несколько вопросов. Его интересовало, какие корабли у нас на Балтике, где они сейчас стоят и участвуют ли в обороне Ленинграда. Я развернул морские карты с нанесенной на них обстановкой: между находившимися в наших руках островами Эзель, Даго и полуостровом Ханко на западе и островами Гогланд, Лавансари и другими в восточной части Финского залива все его водное пространство и оба берега были в руках противника. Я снова попытался завести разговор о положении на Балтийском море, но Сталин, подойдя к сухопутной карте, на которой линия фронта была обозначена у самого Ленинграда, перешел к вопросу, по которому я был так спешно вызван.

Сталин считал положение Ленинграда исключительно серьезным. И, прохаживаясь по кабинету, опять задал мне несколько вопросов о составе Балтийского флота.

– Ни один боевой корабль не должен попасть в руки противника, – сказал он.

Переспросив, понял ли я, Сталин подчеркнул, что в случае невыполнения этого приказа виновные будут строго наказаны. Я понимал, что обсуждать этот вопрос не время, и ждал дальнейших указаний.

– Составьте телеграмму командующему и отдайте приказание, чтобы все было подготовлено на случай уничтожения кораблей.

– Я такой телеграммы подписать не могу, – вырвалось у меня.

Сталин, очевидно не ожидавший подобного ответа, остановился и удивленно посмотрел на меня.

– Почему?

– Товарищ Сталин!.. – как обычно, начал я и доложил: – Флот оперативно подчинен командующему Ленинградским фронтом. Поэтому директиву ему можно дать только за вашей подписью. – Затем я добавил: – Чтобы дать такое ответственное задание, требуется особый авторитет и одних указаний наркома ВМФ недостаточно.

После короткого размышления Сталин приказал мне отправиться к начальнику Генерального штаба и заготовить телеграмму за двумя подписями: маршала Б. М. Шапошникова и моей. Против этого я уже возражать не мог.

Разговор с Борисом Михайловичем оказался таким, как я и предполагал.

– Что вы, голубчик! – изумился он, когда я передал ему указание Сталина. – Это дело чисто флотское, и я своей подписи ставить не буду.

– Но есть указание товарища Сталина, – повторил я.

Тогда он изменил тон. Начали держать совет, как лучше поступить. Решили заготовить телеграмму и вдвоем отправиться к Сталину, чтобы убедить его поставить свою подпись.

Сталин согласился. Однако документ оставил у себя.

Можно понять И. В. Сталина, почему ему не хотелось подписывать эту директиву. Впоследствии я убедился, что поступил очень правильно, не подписав ее один.

Спустя приблизительно год, когда напряжение в Ленинграде ослабло и вопрос об уничтожении флота отпал, в адрес Сталина пришла телеграмма от командующего Ленинградским фронтом. Автор ее, очевидно не знавший всех подробностей, обвинял командующего флотом В. Ф. Трибуца в паникерстве и преждевременном минировании кораблей. Копия этой телеграммы была и у меня. Пришлось срочно напомнить И. В. Сталину, как все происходило, чтобы отвести незаслуженное и весьма серьезное обвинение от командования Балтийского флота.

Следует сказать, что предварительная разработка плана уничтожения кораблей на случай, если город будет оставлен, на Балтийском флоте проводилась уже с конца августа. Да, Сталин считался с возможностью оставления Ленинграда, иначе он не принял бы такого серьезного решения. Но это еще не значит, что

Верховный Главнокомандующий признавал безнадежным положение Ленинграда. Скорее, это говорит о том, что он опасался, как бы наши корабли не попали исправными в руки противника.

Теперь известно, что о критическом положении в Ленинграде и возможности уничтожения Балтийского флота знал и У. Черчилль, который предлагал возместить частично ущерб в случае уничтожения советских кораблей в Ленинграде. Советское правительство ответило тогда, что если придется это сделать, то «ущерб должен быть возмещен после войны за счет Германии».

Нетрудно представить, как тяжело было командованию Краснознаменного Балтийского флота выполнять директиву о подготовке к уничтожению кораблей. Но война есть война. Как ни горько было балтийцам, они разработали детальный план, назначили надежных исполнителей, предусмотрели все, чтобы не допустить возникновения паники, избежать отрицательных настроений.

Сентябрь действительно оказался для Балтийского флота очень тяжелым. Гарнизоны моряков на Ханко, островах Эзель и Даго были совсем отрезаны от Большой земли. В борьбе за Ленинград сдержать врага на подступах к городу помогал не только огонь кораблей. Пришлось создавать Невскую морскую укрепленную позицию, высаживать десанты близ Шлиссельбурга. Во второй половине сентября начались массированные воздушные налеты на Кронштадт.

Вести с юга также были неутешительные. Одесса сражалась храбро, но гитлеровцы уже дошли до Николаева и двигались к Перекопу. Нависала угроза над Севастополем.

В первой половине сентября гитлеровцы начали второе наступление на Мурманск. Они находились уже в 70–80 километрах от Полярного – главной базы Северного флота, – и флот был вынужден отвлекаться от своих дел на море, чтобы вместе с 14-й армией отражать натиск врага с суши.

Наряду с оперативными сводками в Генштаб я информировал Ставку Верховного Главнокомандования специальными докладами о наиболее важных событиях на флотах. Почти ежедневно встречался с Б. М. Шапошниковым, и он, если позволяло время, делился со мной своими соображениями относительно обстановки на всех фронтах.

В первых числах октября в Ставке было особенно напряженно.

– Мне совсем некогда, уж вы извините, голубчик! – как всегда, вежливо, но немного сердито сказал мне в один из тех дней Борис Михайлович…

Началось новое наступление немцев на Москву. Неожиданно

враг ворвался в Орел, генерал Гудериан со своими танками устремился к Туле. До 15 октября я почти не бывал в Ставке: понимал, там сейчас не до флотских дел. Все вопросы, касавшиеся флотов, старался решать самостоятельно с начальником Главного морского штаба. Только два-три раза меня вызывали для коротких разговоров с Б. М. Шапошниковым. Речь шла об эвакуации Одессы и обороне Севастополя.

Вспоминая о начале войны, хочется особо сказать о Маршале Советского Союза Борисе Михайловиче Шапошникове. Уже тяжело больной, с кислородными подушками в кабинете, задыхаясь от кашля при длительных телефонных разговорах, он все же обеспечивал Верховного Главнокомандующего нужными сведениями с фронтов и вносил свои предложения.

Мне привелось довольно часто встречаться с ним, когда в Ставке или в Генеральном штабе решались флотские вопросы.

Бориса Михайловича я знал задолго до войны, как знают молодые командиры крупного военачальника: его книга «Мозг армии» была достоянием широких военных кругов и принесла автору заслуженную известность. Более близкое знакомство с маршалом состоялось в 1941–1942 годах. Встречи с ним, нередко проходившие в драматической обстановке тех дней, наши многократные серьезные переговоры навсегда остались в моей памяти.

О Б. М. Шапошникове как выдающемся военачальнике лучше напишут те, кто ближе знал его, и прежде всего армейские товарищи. Моя задача намного скромней.

Я познакомился с Шапошниковым летом 1939 года, после моего назначения на должность наркома Военно-Морского Флота. Я много слышал о нем как о крупном, высокообразованном военачальнике, за плечами которого лежит долгий и нелегкий путь. Знал, с каким уважением относился к нему И. В. Сталин, называвший Шапошникова, в отличие от всех остальных, по имени и отчеству. И счел своим долгом явиться к маршалу, чтобы установить связь с Генеральным штабом.

Когда по телефону я попросил принять меня для личного знакомства и доклада по некоторым флотским вопросам, он ответил: «Буду рад вас видеть». Не без волнения вошел я к нему в кабинет. Но волнение довольно быстро прошло: Борис Михайлович встретил меня приветливо. Я рассказал, что неожиданно, как говорится, волею судеб, оказался на новой работе в Москве и намерен самым внимательным образом прислушиваться к указаниям, исходящим как от Генерального штаба, так и лично от него. Борис Михайлович со своей стороны обещал мне «всяческую помощь», и мы расстались. «Заходите

запросто, когда в этом будет нужда», – сказал он, подавая руку.

Ближе мы узнали друг друга в дни работы военных миссий Советского Союза, Англии и Франции в августе того же 1939 года. Когда вечером 11 августа был устроен обед для прибывших в Москву английской и французской миссий, старшим среди нас являлся К. Е. Ворошилов. Мы с Б. М. Шапошниковым больше прислушивались к его беседе с главами миссий. Я обратил внимание на то, что осторожный вообще, а с иностранцами особенно, Борис Михайлович не проявлял инициативы в разговорах и ограничивался тем минимумом высказываний, который неизбежен в таких случаях.

В 1940 году мы познакомились и домами. К более тесному общению нас привело соседство по дачам. Гуляя однажды воскресным утром, я неожиданно встретил Бориса Михайловича. Мы, конечно, разговорились и закончили беседу у него на даче за чашкой чая. Потом несколько раз проводили вместе выходные дни то у него, то у меня. Чаще у него – он всегда хотел быть поближе к телефону.

Борис Михайлович уже в то время был серьезно болен, его душил кашель. С болезнью приходили и различные ограничения. «Вот мне официально предложено бросить курить», – жаловался он, но отказаться от папирос так и не смог.

Я невольно сравнивал Б. М. Шапошникова с начальником Главного морского штаба адмиралом Л. М. Галлером. И того и другого Февральская революция застала на довольно высоких военных постах: Б. М. Шапошников был тогда полковником, Л. М. Галлер – капитаном 1 ранга. Оба без колебаний отдали себя в распоряжение Советской власти и честно до конца дней своих служили Родине и народу.

После совещаний на Спиридоновке с главами военных миссий Англии и Франции перед войной мы тут же отправлялись в Кремль. Там К. Е. Ворошилов докладывал И. В. Сталину итоги дня.

Помнится, Б. М. Шапошников на этих докладах всегда взвешивал каждую фразу и старался «не забегать вперед».

Как я уже писал, переговоры по вине англичан и французов зашли в тупик и 24 августа закончились провалом. Война в Западной Европе вскоре стала фактом. Оперативные вопросы приобрели особую актуальность. Это потребовало тесной связи Наркомата ВМФ с Генеральным штабом. Мои встречи с Б. М. Шапошниковым в тот период стали довольно частыми. Я смотрел на маршала как на своего старшего оперативного начальника в случае войны и поэтому, естественно, прислушивался к его мнению. Его взгляд на флот и его понимание роли моряков

интересовали меня больше всего.

Подчеркивая в разговорах с ним подчиненное положение флота, я спрашивал: какие задачи лягут на флот в случае войны с Германией? «Голубчик, – обычно говорил Борис Михайлович, избегая конкретных ответов, – настанет время, и мы получим соответствующие указания. Ведь не собираетесь же вы завтра воевать с немцами?..»

Еще чаще приходилось встречаться с Б. М. Шапошниковым в дни финской кампании 1939/40 года. Все повседневные дела решались тогда начальником Генерального штаба и начальником Главного морского штаба адмиралом Л. М. Галлером. А особо важные проходили более сложный путь. Меня вызывали в Кремль от случая к случаю, но К. Е. Ворошилов и Б. М. Шапошников почти каждый день бывали в кабинете у И. В. Сталина. Получив там задание, а иногда и записав продиктованное решение, Борис Михайлович звонил мне и вежливо приглашал заглянуть к нему. Я тут же выезжал и получал уже принятое решение.

Помню, в кабинете у И. В. Сталина состоялось совещание, на котором присутствовал и я. Обсуждался план наших действий на случай, если возникнет конфликт с Финляндией. Командующий Ленинградским военным округом К. А. Мерецков весьма оптимистично смотрел на вещи. Б. М. Шапошников подходил к делу со свойственной ему осторожностью. Он высказал мнение, что стоило бы дополнительно подтянуть войска, подготовленные к действиям в условиях северной зимы. И. В. Сталин, которому, по-моему, понравилась решительность К. А. Мерецкова, с предложениями Б. М. Шапошникова не согласился.

Когда началась война с гитлеровской Германией, маршал Б. М. Шапошников – с 1 августа 1941 года – вновь стал начальником Генерального штаба. С этого времени он фактически являлся первым советником Верховного Главнокомандующего по оперативным вопросам.

По поручению Ставки нам с Борисом Михайловичем часто приходилось обсуждать и подписывать ряд приказов по обороне Таллина, Одессы, Ленинграда и Севастополя. Наши взгляды на совместные действия армии и флота не всегда совпадали, но и не особенно расходились. В конечном итоге мы легко находили общий язык.

Я с удовольствием встречался с Б. М. Шапошниковым не только по служебным делам, но и вне работы. Нередко мы толковали о былом. Иногда Борис Михайлович рассказывал волнующие эпизоды из своей жизни. Вспоминал о действиях царского флота, понимая, что это интересует меня. Общей, близкой каждому из нас темой оказалась однажды Либава.

В середине 1942 года Б. М. Шапошников серьезно заболел и вынужден был оставить пост начальника Генштаба. Его назначили начальником Академии Генерального штаба. Место Б. М. Шапошникова занял А. М. Василевский – прекрасный штабной работник и по знаниям, и по складу характера.

После этого мы с Борисом Михайловичем не виделись довольно длительное время, только иногда разговаривали по телефону.

Как-то в марте 1944 года мне позвонил Борис Михайлович: «Приезжайте завтра, я в городе».

Точно в назначенный час мы с женой поднялись на второй этаж небольшого двухэтажного дома на улице Воровского. Вскоре в гостиной, где мы сидели, появилась чета Толстых.

С Алексеем Николаевичем Толстым я был знаком мало. Всего один раз, еще до войны, мне довелось беседовать с ним. Тогда писатель работал над трилогией о Петре I. Помнится, я показывал ему старинную карту с изображением полуострова Гангут (Ханко), около которого происходило Гангутское сражение. «Где же точно тащил Петр свои корабли через перешеек?» – добивался Толстой. Потом попросил показать военно-морской флаг того времени и объяснить, чему равен в наши дни чин шаутбенахта: в таком звании воевал со шведами Петр Великий.

Вскоре приехала еще одна пара: известный дирижер Н. С. Голованов и его супруга – знаменитая певица А. В. Нежданова, близко знавшая хозяйку дома по театру.

«Будет ли кто еще?» – тихонько спросил я у Марии Александровны Шапошниковой. «Да вот и все», – ответила она и стала приглашать гостей к столу.

За столом душой общества был Алексей Николаевич, а его собеседником – острослов Голованов. Я понял, Толстой и Голованов знакомы очень давно, и с большим удовольствием слушал их воспоминания о молодых годах, наблюдал за их шутливой пикировкой.

Потом разговор сам собой перешел на серьезные темы. Заговорили, кто над чем работает. Толстой сказал, что имеет намерение в скором времени закончить трилогию о Петре и кое-что переделать в свете последних событий.

– Хотелось бы что-нибудь этакое большое написать о Великой Отечественной войне, но получится ли? – скромно закончил он.

Больше в доме на улице Воровского мы не собирались.

Я очень сожалею, что в общем-то довольно поверхностно знал жизнь Бориса Михайловича Шапошникова. Да и кто сможет рассказать более или менее полно о его мыслях, взглядах, настроениях? Он не любил откровенничать. Наиболее полно,

видимо, мог бы поведать о себе только он сам. Но, к сожалению, Борис Михайлович не оставил подробных мемуаров.

Из разговоров я знал, что он пишет воспоминания, и ждал их выхода. Они были опубликованы в «Военно-историческом журнале» через двадцать лет после его смерти, как завещал автор. Но, к сожалению, воспоминания Б. М. Шапошникова охватывают лишь период до первой мировой войны.

Держаться до последней возможности!

Героическая оборона Севастополя будет детально описана историками. Располагая всеми документами, они воссоздадут подлинную картину происходившего.

Я не ставлю себе задачу подробно описывать или анализировать Севастопольскую оборону 1941–1942 годов. Однако, придавая большое значение этому историческому событию, считаю необходимым высказать некоторые суждения.

Оборона Севастополя, осажденного противником и удаленного от военно-морских баз Кавказского побережья, была поистине героической эпопеей. Ставка Верховного Главнокомандования и Генеральный штаб, не ограничиваясь изданием директив, детально занимались положением дел в Севастополе не только в связи с общим положением на фронте, но и с учетом обстановки на его южном фланге.

Вопрос о значении Севастополя как военно-морской базы в системе обороны всего Черноморского побережья не раз обсуждался еще в предвоенные годы. На флот возлагалась обязанность оборонять побережье с моря, но в ведении флотского командования находились лишь отдельные прибрежные районы, где базировались корабли или строились береговые батареи (основные из этих районов – Севастополь, Одесса, Керчь, Новороссийск, Батуми, Поти). Опыт севастопольской обороны в прошлом веке и второй мировой войны, полыхавшей в Западной Европе, заставлял заботиться о подготовке Севастополя к круговой обороне. Еще тогда (до войны) были проведены рекогносцировочные работы, намечены сухопутные рубежи. Но практически к их созданию приступили только после того, как война уже началась. По мере продвижения противника к городу работы ускорялись, Военный совет флота с каждым днем привлекал к ним все больше воинов и местных жителей. В десяти – двенадцати километрах от города строился главный оборонительный рубеж, ближе к городу, в трех – шести километрах от него, шел тыловой рубеж. К моменту прорыва немцев в Крым было сделано многое. Огромная заслуга в этом принадлежит генералу А. Ф. Хренову. Войска Приморской армии не были бы так боеспособны без надлежащей военно-инженерной подготовки всех линий обороны. Эта подготовка была проведена. Будущий заместитель командующего СОР по инженерным войскам А. Ф. Хренов еще в сентябре лично объехал все рубежи сухопутной обороны и обеспечил выполнение всех неотложных работ. Сотни дотов, дзотов и окопов были готовы принять войска,

но у флота не хватало людей – моряки разместились только в некоторых из созданных укреплений. В сентябре – октябре 1941 года боевую службу на позициях несли около 5 тысяч человек, а для надежной обороны города по скромным подсчетам требовалось не менее 10 тысяч.

Севастополь имел мощную береговую артиллерию: одиннадцать батарей только крупного и среднего калибра, готовых вести огонь по морским и береговым целям. Могла быть использована также эскадра Черноморского флота (линкор, крейсеры, эсминцы). Немалую роль способна была сыграть и авиация флота, хотя ей не хватало аэродромов: около самого Севастополя местность не позволяла строить хорошие, нужной длины, взлетные полосы. Но наиболее реальной силой в случае наступления противника на Севастополь с тыла все же предстояло стать армейским и флотским частям на оборонительных рубежах. Без этого могли пропасть даром все усилия кораблей и береговых батарей.

Особенно необходимы были крупные армейские соединения. Несмотря на горячее желание защищать родной город, несмотря на храбрость и отвагу, моряки были менее подготовлены к боям на суше. Прежде всего это касалось командного состава. Недаром мой заместитель И. В. Рогов прислал как-то из Севастополя телеграмму, в которой говорилось о том, что «моряки, выделенные на сухопутные позиции, просят дать им опытного армейского командира».

Стратегическое значение Севастополя высоко оценивалось не только нами, но и противником. Севастополь стал особенно важен для гитлеровцев, когда фронт продвинулся к берегам Азовского моря.

Ставка думала о Севастополе еще в период борьбы за Одессу. Хотя и случалось, что вопросы, связанные с Севастополем, решались только с командованием фронтов, Генеральный штаб, как правило, изучал и готовил эти предложения вместе с работниками Главного морского штаба. Перечитывая переписку Наркомата с командованием Черноморского флота, весьма оживленную в трудные дни обороны Севастополя, яснее представляешь себе ту огромную работу, которая была проделана в Севастополе и на флоте, чтобы город смог выдержать длительную осаду.

События надвинулись как-то неожиданно быстро. Оставив в тылу осажденную Одессу, 11-я фашистская армия устремилась в Крым. В начале сентября определилось направление наступления противника – на Перекоп.

Главный морской штаб доложил мне план сухопутной

обороны Севастополя. Он был одобрен с приказанием: усилить Северный сектор созданием третьей линии обороны, подготовить бухты западнее Севастополя для приемки судов, усилить первую линию обороны 100-130-миллиметровой морской артиллерией. Телеграмма эта была подписана 9 сентября. Как вспоминает генерал П. А. Моргунов, 31 орудие пришлось направить к Перекопу, и у него в резерве не осталось ни одной пушки.

Угроза Севастополю становилась вес реальнее. 12 сентября 1941 года береговая батарея Черноморского флота № 725 у Перекопа дала первый залп по врагу. Для черноморцев это было сигналом непосредственной опасности.

Телеграммы Военного совета Черноморского флота и находившихся на юге моих заместителей Г. И. Левченко и И. В. Рогова с каждым днем становились тревожнее.

Перекопский перешеек, к которому подошел враг, стал как бы первым рубежом обороны Севастополя. Узость перешейка позволяла создать здесь мощные укрепления и затруднить врагу прорыв в Крым. Но такого развития событий не ожидали и потому не приняли своевременных мер.

Командование флота предложило выделить свои флотские части для подкрепления 51-й армии, занимавшей позиции по перешейку. На передовую линию обороны был направлен 122-й полк зенитной артиллерии в составе трех дивизионов. На берегу Сиваша и на перекопских позициях было установлено восемь береговых батарей среднего калибра. В распоряжение 51-й армии передали бронепоезд, укомплектованный исключительно моряками. Авиагруппа Черноморского флота всеми силами поддерживала армию. А во второй половине октября, когда положение на Ишуньских позициях стало критическим, туда была направлена 7-я бригада морской пехоты полковника Е. И. Жидилова.

Не могу не упомянуть о действиях Азовской флотилии в период боев на Перекопе и в тяжелые дни эвакуации 51-й армии из Крыма. Когда в середине сентября 1941 года противник из Геническа устремился к Арабатской стрелке, корабли флотилии поддерживали огнем части 51-й армии. В дни эвакуации армии начальник штаба флотилии капитан 2 ранга А. В. Свердлов, выполняя указания командующего контр-адмирала С. Г. Горшкова, лично руководил действиями кораблей, на которые была возложена задача обеспечить переправу отступавших частей через Керченский пролив в Тамань. С Крымского полуострова в тот период было перевезено более 120 тысяч бойцов.

Когда я возвратился в Москву из Куйбышева, где пробыл два дня, занимаясь устройством эвакуированных туда некоторых

органов Наркомата, адмирал Л. М. Галлер, внешне спокойный и, как всегда, аккуратный, подробно доложил обстановку в Крыму на последний момент. Из его доклада, телеграмм и оперативных сводок стало ясно, что на Ишуньских позициях идут тяжелые бои. Военный совет флота жаловался на недостаточно энергичные действия командующего 51-й армией Ф. И. Кузнецова, возглавлявшего оборону Крыма.

Большие надежды возлагались на прибывшую из Одессы Приморскую армию, часть которой уже вступила в бой. Но основные силы были еще в пути к месту боев на Перекопе.

Не раз обсуждавшийся в мирное время вопрос о едином командовании обороной Крыма был поставлен теперь на повестку дня самим ходом событий. Думается, успешная оборона Одессы под руководством Военного совета флота повлияла на решение Ставки назначить командующим войсками Крыма заместителя наркома ВМФ вице-адмирала Г. И. Левченко.

Нередко в тяжелые моменты мы ищем выход из положения в смене командования. Видимо, так случилось и на этот раз. Не мне судить о Ф. И. Кузнецове. Я знал его мало, но после войны не раз слышал, что это был инициативный и опытный генерал. Теперь известно, что он с самого начала мыслил оборону Севастополя как глубоко эшелонированную, предлагал создать линию укреплений в предгорье, около Симферополя. Возможно, это дало бы положительный результат.

Так или иначе, но генерал Ф. И. Кузнецов по решению Ставки был заменен генералом П. И. Батовым, а вице-адмирал Г. И. Левченко стал командующим войсками Крыма. Случись это хотя бы месяцем раньше, такая реорганизация, возможно, принесла бы еще пользу. Но время было упущено, Г. И. Левченко принял командование лишь 23 октября, когда обстановка на крымском участке фронта стала настолько тяжелой, что выправить положение было невозможно.

Прорвав Ишуньские позиции и выйдя на степные просторы, войска 11-й немецкой армии устремились на Саки и Бахчисарай, чтобы отрезать путь нашим войскам, отходившим на Севастополь и Алушту, и оседлать шоссе на Керчь.

51-я армия отходила к Керченскому полуострову, получив задание прочно оборонять его. Приморской армии было указано направление на Севастополь.

Ведя арьергардные бои, части Приморской армии и морская пехота вынуждали противника совершать обходные маневры, а это замедляло его наступление на Севастополь. 30 октября в бою под Симферополем был ранен командир бригады Евгений Иванович Жидилов, но строя он не покинул.

Командующий флотом 28 октября на эсминце «Бойкий» вышел из Севастополя в Поти «для подготовки баз и перебазирования флота на порты Кавказского побережья». За него в главной базе остался начальник штаба контр-адмирал И. Д. Елисеев.

После того как противнику удалось прорвать Ишуньские позиции, под угрозой оказался не только Севастополь, но и другие флотские гарнизоны на побережье. Почти все они не могли оказать врагу, наступавшему с тыла, сколько-нибудь серьезного сопротивления. Надо было как можно быстрее отвести эти небольшие силы в Севастополь.

По телеграммам того времени можно проследить, как это происходило. Из Евпатории удалось вывезти только личный состав гарнизона, а береговую батарею пришлось взорвать. 29–31 октября был эвакуирован гарнизон Ак-Мечети и 119-й авиаполк из Донузлава. В операции участвовали эскадренные миноносцы «Бдительный» и «Шаумян», тральщики, катера типа «МО» и сейнеры. Все, что корабли не смогли вывезти, было уничтожено.

Тогда же началась эвакуация частей тендровского боевого участка. 30 октября к Тендре был направлен крейсер «Червона Украина», а вслед за ним и другие корабли. Эвакуация прошла организованно, хотя задача была не из легких.

Тем временем нарастала угроза для самого Севастополя. Враг стремительно продвигался по Крыму, а войска Приморской армии еще не подошли к городу. Необходимы были экстренные меры. 30 октября в Севастополе было созвано совещание командиров, военкомов, начальников политотделов соединений и начальников служб флота. Совещанием руководил оставшийся за командующего начальник штаба флота контр-адмирал И. Д. Елисеев. На нем присутствовали члены Военного совета флота – дивизионные комиссары Н. М. Кулаков и И. И. Азаров и контр-адмирал Г. В. Жуков, который незадолго перед тем был назначен на вновь созданную должность заместителя командующего флотом по обороне главной базы. Гавриил Васильевич уже имел опыт руководства обороной Одессы и поэтому уверенно взялся за решение такой же задачи в Севастополе.

Совещание выработало ряд мер по укреплению обороны Севастополя.

К 30 октября войска, готовые оборонять главную базу, состояли из двух батальонов местного стрелкового полка, 2-го и 3-го полков морской пехоты, гарнизонов долговременных огневых точек (дотов) и нескольких артиллерийских подразделений. Всего это было около 12 тысяч человек, из них почти 700 – лица командного состава. В полной боевой готовности находились

батареи береговой обороны.

Чтобы отразить первый натиск противника, следовало по крайней мере удвоить численность войск. Ближайшими резервами являлись учебный отряд Черноморского флота, училище береговой обороны, аэродромные части ВВС, школа НКВД. Все они сразу получили указание немедленно формировать батальоны морской пехоты. Это составило около трех с половиной тысяч человек.

31 октября ждали из Новороссийска 8-ю бригаду морской пехоты (около трех с половиной тысяч бойцов), а с тендровского боевого участка – батальон Дунайской военной флотилии. Но даже с этим пополнением все равно не хватало еще около 5 тысяч человек. Следовало немедленно формировать новые части из состава эвакуированных в Севастополь гарнизонов, но для них на месте не было оружия.

Еще 30 октября за подписью И. Д. Елисеева и Н. М. Кулакова пошла телеграмма в адрес командира военно-морской базы Туапсе. В ней предлагалось срочно, «сегодня же», отобрать в частях и направить в Севастополь на эсминце «Сообразительный» 1500 винтовок.

В тот же день – 30 октября – произошло событие, с которого началась 250-дневная героическая оборона Севастополя. Береговая батарея № 54 под командованием старшего лейтенанта И. И. Заики, расположенная в районе деревни Николаевки, немного севернее города, в 16 часов 35 минут открыла огонь по колонне вражеских танков. Противник временно прекратил продвижение, но, подтянув свежие силы, возобновил атаки. Вскоре в бой вступили и другие защитники Севастополя. Береговые батареи продолжали успешно отражать натиск врага.

1 ноября бои против гитлеровцев вела уже не только артиллерия, но и авиация и части морской пехоты. Береговая батарея № 30 обстреливала скопления войск противника в Бахчисарае и Альма-Тамаке. Открыла огонь и береговая батарея № 10. Береговая артиллерия флота замыкалась на генерал-майора П. А. Моргунова. Его опыту многим обязан Севастополь с самых первых дней борьбы. Комендант береговой обороны генерал Моргунов был фактическим хозяином на рубеже. В дни ноябрьского штурма именно он командовал не только артиллерией береговой обороны, но также батальонами дотов и дзотов, батареями ПВО и всеми сухопутными флотскими частями: бригадами, полками, отрядами.

В тот же день наша авиация совершила 33 боевых вылета, штурмуя вражеские войска в районе Николаевки, Альма-Тамака, станции Альма-Тархан.

Вернувшийся в Севастополь 2 ноября командующий Черноморским флотом Ф. С. Октябрьский взялся за укрепление обороны города и подготовку к новым боям.

Пополнялась Приморская армия, которая к тому времени, после жестоких боев с наступавшим противником на севере Крыма, потеряла немало людей. Уставшая и малочисленная, она не могла успешно отражать натиск врага: это пришло позднее. Генерал И. Е. Петров 5 ноября на Военном совете флота признал, что только «на базе созданного уже флотом с приходом Приморской армии Севастополь можно держать».

В Приморскую армию влились части, только что прибывшие в Севастополь, несколько тысяч бойцов из Севастопольского гарнизона и 7-й бригады морской пехоты. Не считаясь со смертельной усталостью, доблестные бойцы Приморской армии занимали оборонительные рубежи вокруг города. К 9 ноября 1941 года сухопутная оборона была организована. Оборонительный район был разбит на четыре сектора.

Надо сказать, что командование не ожидало столь быстрого прорыва противником Ишуньских позиций, и Черноморский флот, естественно, не готовился даже к частичной эвакуации главной базы. По решению Военного совета флота следовало эвакуировать лишь население и часть тылового имущества. Но эвакуация шла медленно. В Севастополе оставалось еще много кораблей, которые невозможно было использовать для обороны базы.

Командование не спешило с эвакуацией еще и потому, что она удручающе действовала на настроение людей, была тревожным признаком того, что город, возможно, будет оставлен. Задумываясь сейчас над этим, я прихожу к выводу, что в таком деле не должно быть половинчатости. Надо или своевременно принять решение об эвакуации и обеспечить ее четкое проведение, или отдать приказ: «Держаться до последнего».

То, что Военный совет Черноморского флота, где бы он ни находился, прежде всего занимался обороной Севастополя, является бесспорным. Но нельзя не отметить все же наши организационные неполадки в начальный период осады города, когда опасность была особенно велика. Г. И. Левченко, ответственный по решению Ставки за оборону всего Крыма, 4 ноября назначил командующим Севастопольским оборонительным районом генерала И. Е. Петрова, хотя командующий флотом уже находился в то время в Севастополе. Правда, Ф. С. Октябрьский намеревался вскоре перенести свой командный пункт в Туапсе.

Еще 31 октября, выполняя поручение Ставки в Архангельске,

я получил телеграмму начальника Главного морского штаба И. С. Исакова. Он сообщал, что командование Черноморского флота предлагает перевести корабли в порты Кавказского побережья. Начальник Главного морского штаба считал, что артиллерийские корабли необходимо оставить в Севастополе, большую часть подлодок и часть вспомогательных судов, ненужных для обеспечения остающихся в Севастополе боевых кораблей, целесообразно перевести на восток, а порты Кавказского побережья подготовить для базирования судового состава флота. И. С. Исаков просил утвердить эти предложения для дачи указаний Военсовету Черноморского флота.

Предложения И. С. Исакова после телефонных переговоров с Москвой я одобрил, и Главный морской штаб передал их как директиву Военному совету флота.

Таким образом. Военный совет флота в начале ноября 1941 года получил указания о выводе из Севастополя ненужных для обороны города сил флота.

Но осуществлено это было не сразу. Командующий флотом 4 ноября послал на имя И. В. Сталина и наркома ВМФ телеграмму, в которой сообщал, что произошло резкое ухудшение обстановки, и предлагал вывести из Севастополя боевой состав флота и рассредоточить его по базам Кавказского побережья. Для обороны главной базы командующий предлагал оставить контр-адмирала Г. В. Жукова на правах заместителя командующего флотом, с подчинением ему всех сухопутных частей, а командный пункт Черноморского флота просил разрешения перенести, как было намечено ранее, в Туапсе.

На телеграмму, адресованную И. В. Сталину, я не мог ответить тут же, не получив указаний Верховного Главнокомандования, а, находясь в Архангельске, сделать это было довольно трудно.

Вечером 5 ноября вернулся в Москву. Заслушав доклад начальника Главного морского штаба о положении в Севастополе, я уже имел возможность обменяться соображениями об организации обороны Севастополя с начальником Генерального штаба.

Не дожидаясь решения Ставки, счел необходимым дать указание командующему флотом о его местонахождении. Заместитель начальника Главного морского штаба В. А. Алафузов послал телеграмму вице-адмиралу Ф. С. Октябрьскому: «В связи с обстановкой Нарком приказал Вам находиться в Севастополе. Алафузов».

Командующий флотом, видимо, не был полностью согласен с моим приказом и, как пишет генерал П. А. Моргунов, объявил на

совещании, что «пока идет наступление, ему приказано остаться в Севастополе. Окончательное решение будет принято Ставкой».

6 ноября Ф. С. Октябрьский послал новую телеграмму, но уже только И. В. Сталину. Положение Севастополя он оценивал в ней как критическое и доложил, что весь основной подводный и надводный флот вывел из базы на Кавказское побережье.

«Я назначил своим заместителем по обороне главной базы контр-адмирала Жукова», – сообщалось в этой телеграмме. Далее говорилось, что флагманский командный пункт флота будет переведен в Туапсе.

После подробного обсуждения с работниками Главного морского штаба и адмиралом Галлером положения в Севастополе я пришел к убеждению, что в сложившейся обстановке только Военный совет флота может эффективно руководить защитой города. Помнится, специально обсуждался вопрос и о том, какие корабли следует оставить в Севастополе. Мне представлялось правильным артиллерийские корабли уводить в последнюю очередь, хотя их и могла уничтожить авиация противника. Впоследствии, когда военные годы остались позади и оборона Севастополя стала историей, а опытом уже было проверено, как в свое время нужна была корабельная артиллерия для защиты побережья Кавказа, приходилось выслушивать по этому поводу критику в свой адрес. Но я и теперь считаю, что действовал правильно.

Днем 6 ноября была получена телеграмма вице-адмирала Г. И. Левченко. Он сообщал об организации двух направлений: севастопольского и керченского. Руководство севастопольским направлением он брал на себя, а керченское поручал своему заместителю, командующему 51-й армией генерал-лейтенанту П. И. Батову. Войска Приморской армии и гарнизон главной базы Г. И. Левченко предлагал подчинить командованию сухопутных войск, оборонявших Крым. Пребывание Военного совета Черноморского флота в Севастополе, судя по телеграмме, было излишним.

Я считал это совершенно неправильным. В момент, когда фашисты готовили штурм главной базы, когда были особенно необходимы организационная четкость и твердое руководство, предлагалась смена командования. Военному совету предлагали руководить флотом с Кавказского побережья, то есть с него фактически снимали ответственность за судьбу главной базы.

Я был твердо убежден, что только командующий флотом может по-настоящему руководить обороной Севастополя, и обратился с просьбой в Генштаб срочно рассмотреть этот вопрос. Наше решение должна была утвердить Ставка. Начальник

Генштаба Б. М. Шапошников согласился со мной.

В секретариат И. В. Сталина был направлен на утверждение Ставки проект директивы, завизированный Б. М. Шапошниковым и мною.

7 ноября за подписью И. В. Сталина, Б. М. Шапошникова и моей в Севастополь на имя Левченко была направлена телеграмма. Чтобы сковать силы противника в Крыму и не допустить его на Кавказ через Таманский полуостров, Ставка Верховного Главнокомандования приказывала считать главной задачей Черноморского флота активную оборону Севастополя и Керченского полуострова. Севастополь не сдавать ни в коем случае!

Все три старых крейсера и старые миноносцы предлагалось держать в Севастополе; из них надлежало сформировать маневренный отряд для действия в Феодосийском заливе по поддержке войск, занимающих Ак-Монайские позиции.

Отряду Азовской флотилии было предложено поддерживать войска Ак-Монайской позиции с севера; линкор и новые крейсера – базировать на Новороссийск, используя их для операции против берега, занятого противником, и для усиления отряда старых кораблей. Базировать эсминцы разрешалось по усмотрению командующего флотом. Часть зенитной артиллерии из оставленных районов предлагалось использовать на усиление ПВО Новороссийска, также по усмотрению комфлота.

Приказом предусматривались организация и обеспечение перевозок в Севастополь и Керчь войск, отходивших на Ялту, Алушту и Судак.

Истребители, штурмовики и часть самолетов «МБР» предлагалось оставить в Севастополе и Керчи, а остальную авиацию использовать с аэродромов Северо-Кавказского военного округа для ночных ударов по аэродромам, базам и войскам противника в Крыму, эвакуации из Севастополя и Керчи на Кавказ всего ценного, но ненужного для обороны.

Руководство обороной Севастополя возлагалось на командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского с подчинением его вице-адмиралу Г. И. Левченко; заместителем командующего Черноморским флотом предлагалось иметь в Туапсе начальника штаба флота.

Г. И. Левченко предписывалось находиться в Керчи.

Непосредственным руководителем обороны Керченского полуострова назначался генерал-лейтенант П. И. Батов.

Получив телеграмму, командующий флотом вице-адмирал Октябрьский 10 ноября своим приказом оповестил: «руководство обороной г. Севастополя и главной военно-морской базой

Черноморского флота Ставка ВГК возложила на меня». 11 ноября телеграммой в адрес И. В. Сталина и наркома ВМФ он донес о вступлении в обязанности командующего СОР и о своих первых мероприятиях.

Фактически Военсовет флота, где бы он ни находился, постоянно руководил обороной Севастополя. Руководство вице-адмирала Г. И. Левченко и контр-адмирала Г. В. Жукова без этого не могло быть действенным, поскольку все боевые средства флота находились в руках командующего.

К этому времени Приморская армия, которой командовал генерал-майор И. Е. Петров, уже заняла линию обороны. Части Приморской армии и Черноморского флота стали теперь единым целым, дополняя друг друга. Сочетание отваги моряков, готовых отдать жизнь за родной Севастополь, с мужеством и боевым опытом пехотинцев-приморцев, с умелым и грамотным руководством со стороны армейских товарищей дало знать себя с первого дня прибытия командарма И. Е. Петрова.

Хочется хотя бы коротко объяснить, почему я так упорно настаивал на организации Севастопольского оборонительного района во главе с командующим Черноморским флотом. Несмотря на то, что этому флоту приходилось решать много задач, оборона Севастополя в то время была главной. Только Военный совет мог привлечь и эффективно использовать для защиты главной базы все силы флота. Именно под его руководством уже длительное время строились оборонительные рубежи, шло обучение войск береговой обороны и кораблей эскадры грамотному взаимодействию при отражении атак противника с моря и суши.

Опыт обороны Таллина и тяжелый прорыв кораблей Балтийского флота в Кронштадт показывали, с какими трудностями столкнется Военный совет, если придется оставлять удаленный от баз Кавказского побережья Севастополь. Следовало подумать и о том, как командующий флотом, находясь в Севастополе, будет руководить боевыми операциями на всем Черноморском театре. Иного выхода в тех условиях я не видел. Вот почему 7 ноября я послал телеграмму Военному совету Черноморского флота: «Директиву Ставки получим, но, мне кажется, достаточно ясно, что вашей главной задачей является удержать Севастополь до крайней возможности. Так держался под огнем артиллерии и авиации Таллин, так держался Ханко, так вы, черноморцы, держали Одессу… К борьбе за Севастополь нужно привлечь корабли, хотя условия для их базирования там будут трудными. Но вам известно, что весь Северный флот в Полярном с начала войны находится под ударами авиации, а линия фронта

проходит еще ближе. Севастополь можно и нужно защищать, и пока оборона его не будет устойчивой, Военный совет должен быть там».

В докладе на теоретической конференции, посвященной 20-летию Севастопольской обороны, Ф. С. Октябрьский упрекнул командование ВМФ в том, что оно приказало ему тогда «все артиллерийские корабли оставить в Севастополе».

Однако такой формулировки в распоряжениях, отданных командованию Черноморского флота, я не нашел. И если командование могло так понять указание наркома ВМФ или начальника Главного морского штаба, то, видимо, только из-за их нечеткости. Эту вину беру на себя.

Здесь уместно вернуться к вопросу о боязни рисковать дорогими кораблями. Нечто подобное всегда влияло на решения командования об использовании крупных кораблей. История знает немало случаев, когда опасения потерять крупные корабли или даже весь флот в серьезной степени сказывались на ходе сражений и операций, а иногда и войн в целом. Так, английский адмирал Джеллико, несмотря на превосходство в силах, в Ютландском сражении в мае 1916 года, опасаясь больших потерь своего «Гранд-флита», действовал излишне осторожно и потому дал возможность немцам выйти из сражения с меньшим уроном, чем они могли бы понести. Историки впоследствии оправдывали его действия тем, что потеря флота для Германии не явилась бы национальным бедствием, а для островной Англии флот – это все.

Опасение потерять корабли вызвало нерешительность и у адмирала Витгефта в Порт-Артуре, когда он занял место погибшего адмирала С. О. Макарова. Новые русские линкоры типа «Севастополь» не были по-настоящему использованы и во время первой мировой войны, так как только сам царь мог дать разрешение на их выход в море. Страх перед впервые появившимися тогда подводными лодками приводил высшее командование в оцепенение. Правда, некоторым оправданием осторожности при использовании крупных кораблей служило то, что их гибель действительно оказывала сильное моральное воздействие на моряков и даже на широкие слои населения. Но угодить общественному мнению бывает порой очень трудно. Бездействует флот или выполняет хотя и крайне нужные, но мало заметные на первый взгляд задачи – поднимается ропот и недовольство; провел флот неудачную операцию, потерял корабли – и за это осуждают флотское командование. Как быть? Конечно, с общественным мнением нельзя не считаться, но руководствоваться следует и другими факторами. М. И. Кутузов приказал оставить Москву, прекрасно зная, какое недовольство

вызовет это на первых порах. Ведь на Совете в Филях большинство даже его ближайших соратников было против этого. Адмирал Корнилов при согласии Нахимова распорядился затопить эскадру Черноморского флота, зная, что это отнюдь не найдет всеобщего одобрения, даже среди моряков.

Командование должно уметь принимать решения, не боясь вызвать неудовольствия ни современников, ни историков.

На войне в разной обстановке нам приходилось действовать по-разному. В начале ноября 1941 года я согласился с мнением начальника Главного морского штаба адмирала И. С. Исакова о том, что артиллерию кораблей следует решительнее использовать для обороны Севастополя. Обстановка здесь очень напоминала ту, что сложилась в Таллине в августе 1941 года. Тогда мы сознательно шли на большой риск и держали крупные корабли на Таллинском рейде, даже когда он весь простреливался вражеской артиллерией. Ведь корабли строят для боя, а не для парада.

Забота о сохранении кораблей никогда не должна превращаться в самоцель. Конечно, все ненужные корабли следовало вывести из-под удара в тыловые базы на Кавказском побережье. Но добиваться сохранности линкора и крейсеров во что бы то ни стало, когда поставлена задача «любой ценой удерживать Севастополь», мне представляется неправильным. У кораблей эскадры в те дни не было задачи более ответственной, чем защита главной базы Черноморского флота. Это, естественно, было сопряжено с риском, но риск оправдывался важностью задачи. Плохо, когда гибнет крупный корабль, но еще хуже, если его не используют в самый критический момент только ради того, чтобы этот корабль остался невредимым.

Теперь иногда можно услышать мнения, что помимо решения чисто военных задач по обороне главной базы Севастополя эскадра кораблей еще должна была сыграть определенную роль в обороне Кавказа и своим присутствием на театре оказывать влияние на борьбу за побережье. Однако если мысленно перенестись в обстановку тех дней, то едва ли кто способен был предсказать, как в дальнейшем будут развиваться военные действия. Конечно, очень жаль, что мы несли потери в боевых кораблях, но было бы непростительно сохранять эскадру в целости в ожидании какого-то более ответственного момента. Самое худшее в подобной ситуации – излишняя осторожность и бездействие. А объяснять и критиковать те или иные поступки после войны, когда на стол выложены все карты, куда проще, чем принимать решения в ходе сражений. Именно на такой случай принято говорить: «Каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны». Кстати, дальнейшие события показали, что более

острого и критического положения, при котором потребовалась бы эскадра, на Черном море не было.

Правильное использование надводных кораблей, разумеется, предусматривало не скопление их в гаванях Севастополя и неподвижную стоянку в определенных местах, а непрерывное маневрирование как в масштабе всего морского театра, так и в районе базы. В критические моменты надо было использовать и линкор, и крейсера. Так оно и было на практике. Опыт Балтики показал, что уничтожить линкор или крейсер с воздуха очень трудно, даже если они не маневрируют. Так, линкор «Октябрьская революция» и крейсер «Киров» в зимнее время вынуждены были стоять на Неве на одном месте. За ними охотились сотни немецких самолетов, иногда в корабли попадали фашистские бомбы, но ни линкор, ни крейсер не потеряли боеспособности. Зато роль их артиллерии в обороне Ленинграда оказалась очень действенной. Ради одного этого риск в данном случае был вполне оправдан.

Что же касается использования артиллерийских кораблей в Севастополе, то их в большом количестве, бесспорно, нельзя было держать одновременно в этой базе: все они оказались бы под ударами авиации. Корабли должны были неожиданно появляться в севастопольских бухтах, вести огонь по противнику и снова уходить в отдаленные от города базы. Кораблям, которые постоянно или посменно находились в Севастополе, следовало чаще менять позиции, а иногда и выходить в море. Маневр, дымовые завесы, маскировка делают корабли трудноуязвимыми для авиации врага. Даже линкор «Парижская коммуна» сумел избежать повреждений от бомб, хотя неоднократно приходил в Севастополь и обстреливал позиции противника. Линкор вовремя реагировал на воздушную разведку противника, не позволяя немцам использовать ее данные. А вот крейсер «Червона Украина» погиб, потому что был недвижим в то время, когда вражеская авиация несколько дней подряд наносила по нему удар за ударом. Если бы корабль вышел в море или хотя бы чаще менял место стоянки, он, возможно, избежал бы гибели.

Надеюсь, это не будет понято как упрек в чей-либо адрес – для нас важна принципиальная сторона вопроса.

Первые числа ноября 1941 года оказались очень тревожными для Севастополя – противник атаковал еще недостроенные, недооборудованные рубежи обороны.

Сравнительно малочисленные флотские подразделения, батареи береговой обороны, поддержанные артиллерией кораблей, мужественно отражали атакующего врага. Никто не думал о соотношении сил. Батарея № 54 стреляла до последней

возможности и уничтожила 16 немецких танков, несколько автомашин с пехотой. В памятный день – 7 ноября – пять героев-черноморцев: Ю. Паршин, В. Цибулько, И. Красносельский, Д. Одинцов во главе с политруком Н. Д. Фильченковым – ценою своей жизни остановили танки врага в районе Дуванкоя. Флотские и армейские части, военные и гражданские, мужчины и женщины геройски сражались каждый на своем посту. Отважно несли вахту моряки боевых кораблей, а также транспортных судов. Силы врага в воздухе превосходили тогда наши, поэтому кораблям было нелегко базироваться на Севастополь и поддерживать оборонявшие его войска, охранять подходы с моря и обеспечивать сообщение с Кавказским побережьем. Ввести в Севастополь или вывести из него корабль было задачей, по сложности не уступавшей целой операции и включавшей бой с самолетами, постановку дымовой завесы, сложное маневрирование.

Борьба за Севастополь стала делом всего Черноморского флота.

С 29 октября в Севастополе было объявлено осадное положение. Начавшийся 11 ноября штурм города-крепости продолжался до 21 ноября. В эти дни неприятель днем и ночью атаковал наши позиции. Несмотря на отдельные недостатки в организации обороны, героизм бойцов Приморской армии и моряков Черноморского флота сделал свое: 11-я немецкая армия не смогла взять город-герой с ходу и вынуждена была остановиться у его стен.

Говоря о героической обороне Одессы и Севастополя, не могу не вспомнить о заместителях наркома ВМФ И. В. Рогове и Г. И. Левченко. В трудные дни обороны Одессы и первого штурма Севастополя они находились на Черноморском флоте. Иван Васильевич Рогов не любил засиживаться в кабинете и обычно просил разрешения выехать на флот – туда, где было желательно его личное присутствие. К этому я привык еще в мирное время, и не случайно он оказался в Одессе и Севастополе в самые тяжелые для этих городов дни. Правдиво информируя ЦК партии и наркома ВМФ об обстановке, он на месте принимал нужные меры. Гордей Иванович Левченко всю свою жизнь (начинал он с юнги) посвятил флоту. В августе 1941 года он выехал на Черноморский флот. В критические дни находился в городе Николаеве, в осажденной Одессе, оказывал помощь местному флотскому командованию. Г. И. Левченко довелось испытать и пережить вынужденное отступление наших частей с Перекопа. Тогда он командовал «всеми войсками Крыма». На его долю выпала организация обороны Севастополя в самые тревожные для города

дни: в конце октября – начале ноября 1941 года. По решению Ставки именно Г. И. Левченко принимал меры, чтобы задержать врага на Керченском полуострове. Превосходство противника в силах не позволило это сделать. Но и отступая, советские войска наносили гитлеровцам весьма ощутимые удары. Из таких вот ударов складывался будущий успех, а затем и полная победа. Г. И. Левченко сделал все от него зависящее. Оборона Одессы, Николаева и Севастополя неразрывно связана с его именем.

У стен Москвы

Непосредственная и серьезная угроза столице стала особенно чувствоваться в начале октября. На улицах и в предместьях спешно строили огневые точки, сооружали противотанковые укрепления. Государственный Комитет Обороны принял постановление о частичной эвакуации Москвы. Немецкие войска, занятые до этого боями против вяземской группировки наших войск, рвались теперь к столице. В сводках стали упоминаться Можайск, Волоколамск, Малоярославец. Там войска под командованием Г. К. Жукова, И. С. Конева, К. К. Рокоссовского и многих других менее знакомых мне военачальников сдерживали натиск врага. Не мне описывать эти бои, но вспоминаю, как Георгий Константинович Жуков однажды, кажется, в начале сентября 1944 года, когда мы с ним находились в Румынии в штабе Ф. И. Толбухина, делился, как в дни боев за Москву он закрывал слабые места в обороне. Сначала он требовал с дивизии по батальону, потом по роте и, наконец, лишь по десятку бойцов. Наши газеты в те дни призывали решительно покончить с беспечностью и благодушием и прямо писали, что под угрозой находится само существование Советского государства.

13 октября я узнал, что утром этого дня состоялось собрание партийного актива Москвы. На повестке дня стоял один вопрос: «О текущем моменте». В своем докладе секретарь ЦК и МК ВКП(б) А. С. Щербаков, охарактеризовав обстановку, заявил, что над Москвой нависла угроза.

Если до 10 октября речь шла об эвакуации дипломатов и отдельных учреждений, то потом встал вопрос о наркоматах, в том числе и военных. В Генштабе я узнал, что некоторые органы Наркомата обороны готовятся к переезду в Куйбышев. Обеспокоенный этим, я попросил, чтобы меня срочно приняли в Ставке, и получил там указание временно эвакуировать Наркомат ВМФ, оставив в Москве лишь самую необходимую часть людей.

Распорядился все управления эвакуировать в Куйбышев и Ульяновск. Для организации работы на новом месте и установления связи с флотами командировал в Куйбышев В. А. Алафузова.

Пришлось и самому на несколько дней выехать в Куйбышев, чтобы на месте распорядиться размещением штаба, оборудованием командного пункта наркомата и т. п. Все это было очень нелегким делом. В Москве неотлучно оставался мой заместитель Л. М. Галлер.

Не без труда я отвоевал нужное помещение для работников

штаба и узла связи. Встретился с приехавшими в Куйбышев на короткий срок Н. А. Вознесенским и с генералом М. В. Захаровым, который ведал эвакуированными органами Наркомата обороны.

17 октября вечером мне позвонил из Москвы А. Н. Поскребышев.

– Сейчас будете говорить с товарищем Сталиным, – официально сказал он, и я понял, что тут же передает телефонную трубку Сталину.

– Вы когда собираетесь в Москву? Вы нам нужны, прошу не медлить! – как всегда, внешне спокойно сказал И. В. Сталин.

Я воспринял эти слова как приказ и, несмотря на нелетную погоду, поручил срочно найти какой-нибудь самолет. Под проливным дождем выехал на аэродром. Надвигался туман, грозивший с минуты на минуту затянуть все летное поле. Летчик грузового «Дугласа», стоявшего с прогретыми моторами, торопил. Взлетели уже в тумане. До самой Москвы пришлось идти почти на бреющем. Приземлились на каком-то аэродроме около Ногинска.

От аэродрома до города добирались тоже не без трудностей. Дороги были забиты всеми видами транспорта.

Здание Наркомата ВМФ внешне выглядело по-прежнему, если не считать выбитых стекол в нескольких окнах: неподалеку разорвалась авиабомба. Оно почти пустовало, только комендантская служба несла усиленную охрану.

19 октября состоялось заседание Государственного Комитета Обороны, на котором было принято постановление о введении в Москве и прилегающих к ней районах осадного положения. Предварительно этот вопрос рассматривался на Политбюро ЦК ВКП(б).

О заседании ГКО мне потом рассказывал тогдашний председатель Моссовета В. П. Пронин, лично там присутствовавший. Собрались вечером в кабинете Сталина в Кремле.

– Будем драться за Москву? – спросил Сталин, как обычно расхаживая по кабинету. Все молчали.

Тогда Сталин решил опросить присутствующих персонально. Подойдя сначала к Молотову, он повторил ему свой вопрос.

– Будем драться, – последовал ответ.

Так один за другим ответили все присутствующие. Затем под личную диктовку Сталина тут же было написано постановление ГКО, которое начиналось памятными для всех словами: «Сим объявляется…» Заседание еще не кончилось, когда Сталин начал звонить в восточные военные округа с приказанием спешно направить резервные дивизии под Москву.

Все ли были уверены, что удастся удержать столицу? Сказать «да, все» – было бы отклонением от правды. Но утверждать, будто в те тревожные октябрьские дни все потеряли голову, – значит быть еще дальше от истины. То, что каждый из нас прочувствовал и пережил в те дни, я бы выразил так: никто не хотел верить, что Москва окажется в руках врага, но было непросто доказать даже самому себе, что у нас есть достаточно сил, чтобы остановить фашистских захватчиков у ворот столицы.

Москва, ощетинившись противотанковыми сооружениями, выглядела суровым фронтовым городом.

Дни середины октября были, пожалуй, самыми критическими. Эвакуация, минирование заводов и важных военных объектов; выезд ответственных руководителей на митинги на крупные заводы; мобилизация людей на строительство укреплений – все это говорило о чрезвычайной серьезности положения.

– Неужели, как и в ту Отечественную войну, придется уничтожить нашу первопрестольную? – спросил меня В. А. Алафузов, когда я отдавал ему приказание выехать в Куйбышев.

– Не может быть, не может быть! – как бы отвечая Владимиру Антоновичу, сказал Л. М. Галлер, находившийся вместе с нами.

Но факты заставляли готовиться к худшему…

Тревожность обстановки чувствовалась во всем. Даже в том, как выглядел кабинет Сталина, где в те дни мне пришлось бывать неоднократно. На письменном столе – обычно там лежали груды бумаг и книг – теперь стало пусто. Со стен были сняты картины. На знакомом длинном столе лежали карты – по ним А. М. Василевский с работниками Генштаба ежедневно докладывал Верховному Главнокомандующему обстановку.

С 20 октября в столице было введено осадное положение. В тот же день тогдашний председатель Моссовета В. П. Пронин, как он мне рассказывал, отдал приказание ничего не взрывать. Тогда же было официально объявлено, что И. В. Сталин находится в Москве, и это успокаивающе подействовало на население. А вскоре по улицам провели первых немецких пленных, захваченных в боях под Москвой.

Враг продолжал рваться вперед, но героизм защитников столицы и твердый военный порядок вселяли в людей уверенность. Помнится, в начале ноября мы, находясь на своем КП на Скаковой аллее, услышали выстрелы орудий, гулко прозвучавшие в морозном воздухе, но остались сравнительно спокойными. Советские войска стойко и уверенно отбивали все атаки врага.

Оборону Москвы, мне кажется, не совсем правильно сводить

только к боям на подступах к ней. О защите столицы начали думать, как только определились три основных направления удара немецких армий – на Москву, Ленинград, Донбасс.

Говоря об обороне Москвы, надо вспомнить упорные бои, которые вели наши войска начиная от границы до Смоленска, в течение двух месяцев сковывая врага, а также бои в районе Ельни, борьбу за Вязьму и дальше – на всем пути неприятеля к столице.

Важно отметить и то, что Ставка Верховного Главнокомандования, несмотря на сложность обстановки на фронте, с поразительным упорством накапливала резервы, чтобы в наиболее выгодное время и в самом подходящем месте нанести удар по врагу.

Утром 30 сентября, начав наступление второй танковой группой, гитлеровцы приступили к осуществлению операции «Тайфун» – плана захвата Москвы. Два дня спустя в действие были введены главные силы группы армий «Центр».

Гитлер бросил в бой под Москву 42 процента солдат и офицеров, 57 процентов танков, 45 процентов орудий и минометов, более 30 процентов самолетов, действовавших на всем советско-германском фронте. Силы противника явно превосходили наши. Затаив дыхание, народы мира следили за этой битвой. Гитлер помнил, как с падением Парижа в 1940 году капитулировала Франция, помнил, к чему привели захват Осло, Копенгагена, Белграда. Помнил и потому бешено рвался к Москве.

Но у советских людей не укладывалась в голове мысль, что столица нашей Родины может оказаться в руках чужеземцев. Шла мобилизация всех сил.

Еще в конце июня, когда бои громыхали далеко на западе, Генеральный штаб запросил Наркомат Военно-Морского Флота: сможет ли он срочно выделить несколько батарей и направить их в район Вязьмы?

Особая артиллерийская группа Военно-морского Флота (ОАГ ВМФ) состояла из двух артиллерийских дивизионов – 199-го и 200-го. В первый вошли три батареи, во второй – пять.

Для вооружения дивизионов были использованы свободные 100-130-миллиметровые орудия, находившиеся в Ленинграде, одна опытная 152-миллиметровая батарея на механической тяге – она только что прошла испытания на морском полигоне – и старая батарея, снятая с кронштадтского форта и состоявшая из орудий, славно послуживших еще в первую мировую войну на крейсере «Рюрик». В годы Советской власти эти орудия были приспособлены для береговой обороны.

В начале июля на вопрос И. В. Сталина: «Как обстоит дело с

морской артиллерией?» – я ответил: «Она уже на колесах».

К тому времени командиры А. Я. Юровский и А. А. Лундгерн, назначенные для выбора позиций и установки батарей, находились уже на месте. 7 июля в Вязьму прибыл командир 200-го дивизиона капитан-лейтенант А. Е. Остроухов вместе с артиллеристами и строителями.

Этот дивизион, как наиболее крупный (в нем было до семисот человек) и боеспособный (он располагал самыми современными по тому времени орудиями, предназначенными для новых кораблей), разместили западнее Вязьмы, у станции Издешково. Задачу перед дивизионом поставили исключительно ответственную: охранять подходы к переправе и железнодорожному мосту через Днепр. 199-й дивизион готовился встретить врага западнее Ржева. Он охранял подходы к станции Оленино.

В октябре гитлеровцам удалось продвинуться к Вязьме. Но, стремясь окружить наши армии, противник пошел не прямо на Вязьму, а в обход.

Как сложилась дальнейшая судьба артдивизионов, лучше меня расскажут очевидцы.

«Дивизия, прикрывавшая 199-й артдивизион, ушла, – вспоминает командир одной из батарей А. Д. Малинин. – Место регулярных войск заняли москвичи-ополченцы, в большинстве своем пожилые люди. Командовал ими молоденький лейтенант. И вдруг в начале октября весть: кольцо врага сомкнулось! Собрали матросов, рассказали им все как есть. Решили: без боя не отойдем. Если что, взрываемся с батареями.

8 октября батарея Москвина из 200-го дивизиона вела бои с танками, артиллерией и моторизованными частями врага. Точным огнем подбивали танки с первого выстрела. Стрельбу по невидимым целям корректировали по телефону. По скоплениям пехоты, колоннам мотоциклистов били фугасными и фугасно-осколочными снарядами. В ночь на 9 октября был получен приказ об отходе. Горько было, но ведь враг зашел в тыл уже более чем на 60 километров. Выполняя приказ, подорвали все батареи, кроме батареи старшего лейтенанта Г. Д. Фокина, которая прикрывала отход».

26 октября моряки особой артиллерийской группы под руководством командира дивизиона А. Е. Остроухова и старшего лейтенанта А. И. Егорова вырвались из окружения. Впоследствии многие из них в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР получили боевые награды. Кое-кто из моряков воевал в сухопутных войсках и дошел до Берлина.

Однако нужно сказать, что дальнобойные морские орудия

особой артиллерийской группы не оправдали тех больших надежд, которые на них возлагались. И виноваты в этом не артиллеристы: им невозможно отказать в умении и храбрости. Основную роль в наступлении у фашистов играли очень подвижные танковые и моторизованные части. А флотские батареи, к сожалению, не имели маневренности. Это можно было предвидеть. Труднее оказалось найти какой-либо удовлетворительный выход из положения.

18 октября ГКО принял решение сформировать 25 морских стрелковых бригад. Главный морской штаб отдал приказание выделить с флотов 35–40 тысяч моряков, которые должны были стать костяком этих бригад.

Морской отряд, которым командовали А. В. Рогов и комиссар Н. В. Белявский, формировался в ноябрьские дни в самой Москве. В него вошла охрана центральных управлений Наркомата ВМФ. Помню, как во дворе Хамовнических казарм выстроились моряки, еще не все переодетые в армейскую форму. На холодном ветру развевалось флотское бело-голубое шелковое знамя с вышитыми золотом словами: «Первый отдельный морской отряд». Лица бойцов и командиров были суровы. В ответ на приветствие их голоса прозвучали негромко, но твердо.

Отряд шел на фронт полностью вооруженным и даже моторизованным: на одном из подмосковных заводов моряки вместе с рабочими собрали и наладили несколько грузовых машин.

…Никогда не забуду Москву тех дней, настороженную, суровую. Навсегда останутся в памяти выступления И. В. Сталина в дни Ноябрьских праздников 1941 года. В докладе на торжественном заседании, посвященном 24-й годовщине Великого Октября и проходившем в вестибюле станции метро «Маяковская», он подвел итоги четырех месяцев Великой Отечественной войны, изложил суровую правду о тяжелом положении, в котором оказалась наша страна, вскрыл причины временных неудач Красной Армии. В этом докладе были определены и перспективы освободительной борьбы советского народа, сделаны выводы о неминуемом разгроме гитлеровской Германии и ее союзников.

«Немецкие захватчики хотят иметь истребительную войну с народами СССР, – сказал Сталин. – Что же, если немцы хотят иметь истребительную войну, они ее получат».

Провозглашенный им в те дни лозунг «Смерть немецким оккупантам!» стал общенародным.

Как всегда, на 7 ноября был назначен парад войск. Накануне нескольким немецким самолетам удалось прорваться к городу и

сбросить бомбы. Было уже совсем поздно, когда мы с адмиралом Л. М. Галлером вышли на улицу. Довольно отчетливо слышались залпы крупнокалиберной артиллерии. Ближе всего врагу удалось подойти к столице с северо-запада. Въезды в город оттуда уже были перекрыты баррикадами и противотанковыми заграждениями. По Ленинградскому шоссе к Химкам шли танки и пехота – там недалеко была линия фронта. «Как-то пройдет парад?» – гадали мы. В ночь на седьмое тучи укрыли город, пошел снег. Погода была нелетная. Утром, когда я ехал на Красную площадь, машина оставляла в снегу глубокую колею.

Да, парад все-таки состоялся, и весь мир почувствовал суровое дыхание Красной площади, безмолвную клятву перед Ленинским мавзолеем: «Москву не отдадим!».

В битве за Москву в составе армейских соединений участвовали и флотские формирования, 62-я, 64-я, 71-я, 84-я московские стрелковые бригады; вдоль Волоколамского шоссе была развернута 75-я морская стрелковая бригада, а на Можайском шоссе действовал специальный морской полк.

Мне приходилось читать, будто моряки легко расставались со своим плавучим «домом». Не так это обстояло на деле. Прощание с кораблем было нелегким.

Тот, кто служил на флоте, знает. Каждый хотел воевать именно на корабле, рядом с друзьями. Но война есть война, и краснофлотцы шли драться на суше.

Когда угроза нависла над Одессой и было разрешено выделять несколько человек с каждого корабля на сухопутный фронт, сотни моряков изъявили желание отправиться туда, где в те дни было труднее.

Командир эсминца «Беспощадный» Г. П. Негода вспоминает, что получил более 150 рапортов, а отобрать предстояло всего трех добровольцев. Когда он объявил личному составу, выстроенному по большому сбору, фамилии Соловьева, Вахрушева и Степанова, то лица остальных выражали неприкрытую зависть…

На фронте различия между моряками и армейцами быстро стирались. Разве только флотские словечки «братва» и «полундра» да хлесткие изречения боцмана в адрес фашистов говорили о том, что здесь воюет морская пехота. Верность морским традициям проявлялась еще и в том, что в решительный час моряки неизменно шли в бой в полосатых тельняшках, чтобы враг знал, с кем имеет дело!

Обычно костяк морских стрелковых бригад составляли моряки с кораблей и бойцы частей береговой службы флота. К ним прибавлялось пополнение из других родов войск. В

отдельных бригадах к моменту переформирования процент моряков оказывался совсем небольшим. Однако морские традиции продолжали жить. И неудивительно: во главе бригады стояли, как правило, флотские командиры-береговики или командиры корабельной службы.

Правда, командиров, заранее подготовленных руководить соединениями и частями моряков в сухопутных условиях, на флотах не было. Но при назначении командиров морских стрелковых бригад принимался во внимание хотя бы небольшой опыт командования на суше в прошлом. Так, 84-ю стрелковую бригаду, сформированную из тихоокеанцев, возглавил полковник В. А. Молев. Во время гражданской войны он командовал батальоном в Первой Конной. Волею судеб Молев оказался затем на флоте, но в душе сохранил любовь к армейской службе. Мог ли он не просить об отправке на фронт в тяжелую осень сорок первого? В октябре Молев получил назначение, а в ноябре его бригада уже дралась с врагом под Ряжском.

Переброшенная на правый фланг Западного фронта, бригада Молева, вошедшая в состав Красной Армии, преследовала гитлеровцев от Яхромы до Клина. Пример храбрости подавал сам командир. Когда разыгрались тяжелые бои за город Клин, моряки получили задачу выбить противника из села Борисоглебское. Молев несколько раз сам водил бойцов в атаку, и последними в его жизни были слова: «Товарищи, вперед!».

В основном из тихоокеанцев была сформирована и 71-я отдельная морская стрелковая бригада, вошедшая в состав 1-й ударной армии. Ее командиром был полковник Я. П. Безверхов.

Сын солдата, Яков Петрович сам стал солдатом еще в годы революции. В гражданскую войну командовал взводом Сердобского полка, брал Самару, дрался в Оренбургских степях с белоказаками, а в Каракумах – с басмачами, был организатором Советской власти в Бухаре и получил награды: орден Красного Знамени и «Бухарскую звезду» I степени.

Бригада Безверхова прибыла на фронт из Сибирского военного округа в конце ноября 1941 года, когда немцы пытались форсировать канал Москва – Волга, перерезать Северную железную дорогу, Ярославское шоссе и сомкнуть кольцо вокруг столицы. Именно здесь, у канала, 71-я морская стрелковая бригада встретила фашистов. Возле села Языково завязался жестокий бой, который продолжался четверо суток.

Бригада овладела селом.

В штабном фургоне гитлеровцев бойцы нашли несколько комплектов парадного обмундирования. Как показали пленные, офицеры подготовили эти мундиры для парада в Москве.

В начале декабря немецко-фашистские войска под Москвой были остановлены. 5–6 декабря началось контрнаступление советских войск под Москвой. 8 декабря заглянул ко мне П. Ф. Жигарев, тогда командующий ВВС Красной Армии, и радостно сообщил:

– Немцы бегут!

В подтверждение своих слов он показал фотоснимки, только что полученные от летчиков, вернувшихся с воздушной разведки.

В контрнаступлении наших войск под Москвой участвовали и моряки.

71-я морская бригада Безверхова продолжала свой победный путь. За отличия в боях она уже в декабре была переименована во 2-ю гвардейскую стрелковую бригаду и закончила свой поход в Германии. К сожалению, комбриг Безверхов не дожил до радостных дней. Он был смертельно ранен в апреле 1942 года.

В 1-ю ударную армию входила также 62-я морская стрелковая бригада, прибывшая под Москву в разгар нашего наступления. Ее сформировали в ноябре в Свердловске из специально собранных туда моряков-тихоокеанцев и матросов Ярославского флотского экипажа – участников боев на Балтике и Черном море. В бригаду были влиты несколько сот коммунистов, и они, как цемент, придали ей особую стойкость. Командовал бригадой тихоокеанец-зенитчик полковник В. М. Рогов, комиссаром был полковой комиссар Д. И. Бессер.

Позже 62-я бригада вошла в состав 257-й стрелковой дивизии, которая освобождала Севастополь, была награждена орденом Красного Знамени и закончила свой боевой путь штурмом Кенигсберга.

Показательным примером эффективного содружества моряков с воинами пехотных подразделений может служить 62-я морская стрелковая бригада. Начав свой путь под Москвой в трудные для Родины дни октября 1941 года, бригада затем была переброшена под Моздок. Здесь она действовала в тесном содружестве с 60-й, тоже морской, стрелковой бригадой. Здесь же моряки этих двух бригад составили костяк 257-й стрелковой дивизии, храбро сражавшейся с врагом до самой победы. Моряков в дивизии, естественно, с каждым днем оставалось все меньше, но за годы войны между пехотинцами и моряками сложилась нерушимая дружба. Моряков отличало только одно: в атаку они шли, расстегнув ворот гимнастерки, чтобы видна была полосатая тельняшка. Да еще иногда в трудную минуту вытаскивали милые сердцу помятые бескозырки…

Командование фронтов правильно использовало эту дивизию на приморских направлениях. Здесь был особенно высок

наступательный порыв ее солдат и офицеров. И не случайно, что именно бойцы 257-й дивизии первые подняли флаг на башне Севастопольской гидрометеостанции и на остове разрушенной Севастопольской панорамы.

В 64-й морской бригаде из 5 тысяч бойцов около полутора тысяч были коммунистами и комсомольцами. И это, естественно, положительно сказалось на действиях соединения. Бригада прибыла на фронт во второй половине ноября. Выгрузившись в Марфино, она получила приказ ликвидировать парашютный десант, который намеревался перерезать дорогу к Москве и держаться до подхода своих крупных частей. Парашютисты, не успев окопаться, были уничтожены смелыми атаками моряков.

Несколько дней спустя вместе с 24-й танковой бригадой моряки атаковали немцев, засевших в крупном населенном пункте Белый Раст. Ожесточенные бои за него шли несколько суток без перерыва. Наконец 7 декабря 24-я и 64-я бригады овладели селом. Немало матросов полегло под Белым Растом. Их память чтят местные жители. На памятнике, установленном в селе, написано, что он воздвигнут в честь «героических моряков, павших смертью храбрых в декабре 1941 года».

75-я отдельная морская стрелковая бригада состояла из черноморцев, каспийцев и курсантов военно-морских училищ, размещенных к тому времени в Баку и Астрахани. Командиром бригады был назначен прирожденный моряк капитан 1 ранга К. Д. Сухиашвили, с которым я много лет служил на Черном море. Константин Давыдович не представлял, что когда-нибудь ему придется воевать на суше. А вот довелось…

Бригада дралась в основном на Калининском фронте в составе 3-й ударной армии, которой командовал генерал-лейтенант М. А. Пуркаев. Много позднее он рассказывал мне о беззаветном мужестве моряков. А генерал-майор А. И. Лизюков, лично наблюдавший эту бригаду в боях, вспоминал, как в 150-километровом боевом рейде по тылам противника гвардейцы Сухиашвили, будучи в авангарде главных сил, неудержимо преодолевали на своем пути сопротивление врага. Недаром приказом наркома обороны от 17 марта 1942 года бригада была преобразована в гвардейскую.

Уже после войны Константин Давыдович Сухиашвили немало рассказывал об отваге своих бойцов. Только о них. И ни слова о себе. А между тем, будучи моряком до мозга костей, он обладал также недюжинными способностями армейского командира.

Разгром гитлеровцев на подступах к столице был первым сокрушительным ударом по фашистской военной машине. Весь мир в те дни воочию убедился, что никакой агрессор, как бы ни

был он вооружен, не может устоять перед армией, вдохновленной великой целью.

Увидеть Москву смогли только те «завоеватели», которых провели по ее улицам под конвоем в качестве пленных.

Внезапность и беспечность

7 декабря 1941 года, в то время, когда шла битва под Москвой, японская авиация с авианосцев напала на Перл-Харбор и разгромила основные линейные силы американского флота в Тихом океане. Как стало известно позднее, японцам удалось напасть внезапно. Благодаря этому они начали войну против США с крупной победы. Мощь американского флота сразу была подорвана, и это открыло японцам дорогу на юг, в районы, богатые сырьем, без которого Япония не в силах была вести длительную войну. Беспечность американского командования могла бы привести к еще большим потерям в Перл-Харборе, если бы не счастливая случайность: буквально накануне войны из Перл-Харбора на материковые базы флота были передислоцированы авианосцы и крупные крейсера. Если бы два авианосца, стоявшие в Перл-Харборе, не успели уйти и были бы тоже уничтожены, это, возможно, имело бы в дальнейшем еще более тяжелые последствия, чем вывод из строя линкоров и крейсеров. Ход событий на Тихом океане вскоре показал, что авианосцы превратились в основную ударную силу на море. Именно они в бою у острова Мидуэй в июне 1942 года вынудили японского адмирала Ямамото отказаться от высадки десанта и отступить. Американские военные историки считают, что бой у острова Мидуэй явился поворотным пунктом войны в пользу США. Так ли это на самом деле? Поговорим об этом несколько позже.

После нападения японцев на американский флот международное положение еще более обострилось. Началась решительная схватка между США и Японией. Война стала поистине мировой. Военный союз СССР, Англии и США становился прочнее. Однако наши дальневосточные границы не стали безопасными после начала американо-японской войны. Агрессия Японии быстро расширялась, а США еще пребывали в обороне. К тому же американцы совсем не отвлекали на себя сколько-нибудь значительных сухопутных сил Японии, сосредоточенных вблизи Советского Союза.

Обстоятельства нападения на Перл-Харбор первое время оставались неизвестными. Но со временем тайное стало явным. Некоторые любопытные подробности мне довелось услышать от главнокомандующего военно-морскими силами США адмирала флота Э. Кинга на Крымской и Потсдамской конференциях в 1945 году. На заседании глав союзных правительств и других официальных встречах разговоры носили, разумеется, деловой

характер, но в перерывах или на частых в те дни приемах мы беседовали на приватные темы. Победа над главным врагом – фашистской Германией – была уже обеспечена, и настроение у всех нас было отличное. Не вызывало сомнений и то, что война с Японией также закончится в пользу союзных держав, тем более что в ближайшее время ожидалось вступление в эту войну Советского Союза. В перерывах мы дольше задерживались в буфетах, а на вечерних приемах было больше тостов за скорое окончание войны.

Как-то на приеме у У. Черчилля в Бабельсберге (недалеко от Потсдама) Э. Кинг сидел со мной рядом, а дочь Черчилля Мэри любезно согласилась быть нашей переводчицей. С моего плохого французского она переводила на родной для Кинга английский язык. Речь зашла о Перл-Харборе. Скрывать прошлое уже не имело смысла, и Кинг был откровенен.

– Да, конечно, мы допустили непростительную халатность, – признался он.

Картина нападения японцев на Перл-Харбор, нарисованная Кингом в дальнейшем разговоре и известная мне по данным более позднего времени, выглядела примерно так.

Еще накануне злополучного дня 7 декабря 1941 года США вели переговоры с Японией. Переговоры двигались туго и явно не сулили благоприятного исхода. Судя по всему, война становилась неизбежной, но США не приняли необходимых в таких случаях мер. А между тем главнокомандующему японским флотом адмиралу Ямамото не давали покоя лавры Цусимы. Почти год японские моряки и летчики вели подготовку к тому, чтобы застигнуть врасплох американский флот в Перл-Харборе. Для тренировок японцы выбрали остров Сиоху, по конфигурации похожий на остров Оаху, где находилась главная база американцев на Гавайских островах. Сооруженные на Сиоху мишени в точности копировали объекты Перл-Харбора. Руководство операцией поручили опытному и осторожному вице-адмиралу Ч. Нагумо. Были также подобраны самые лучшие летчики. Тренировки велись упорно и систематически.

От одиночной подготовки кораблей и самолетов соединение, предназначенное для нападения на Перл-Харбор, перешло к общим учениям с выходом в море и «нанесением удара» по острову Сиоху. Было учтено все, даже малые глубины гавани Перл-Харбора, где торпеды могли не срабатывать, зарываясь в ил. Чтобы этого не случилось, японцы сконструировали специальный стабилизатор, предназначенный для использования торпед на глубинах менее 10 метров. А когда опытные учения показали, что бронированные палубы американских линкоров не пробиваются

авиационными бомбами, противник решил использовать 16-дюймовые артиллерийские снаряды с бронебойными головками, снабженными авиационными стабилизаторами. Одним словом, в течение летних месяцев 1941 года японцы заранее все отработали. Дипломатические переговоры они вели лишь для того, чтобы выиграть время, и эти переговоры являлись сплошным лицемерием.

26 ноября японское соединение, состоявшее из 2 линейных кораблей, 6 авианосцев, 3 крейсеров, 11 эскадренных миноносцев, 3 подводных лодок и 8 танкеров, вышло в море. Кроме того, в операции участвовало еще 27 японских подводных лодок, развернутых заранее в районе Перл-Харбора. На авианосцах находилось 353 самолета. О цели похода знал только самый узкий круг лиц. Для соблюдения маскировки были запрещены всякие радиопереговоры. Запрещено было даже выбрасывать за борт мусор с кораблей. Только в ночь на 7 декабря, когда соединение подходило уже к Перл-Харбору, личный состав известили о цели похода. Было объявлено, что Япония начинает войну против США и первой своей задачей ставит уничтожение американского флота в его базе. Как все это было похоже на начало русско-японской войны в Порт-Артуре!

Правда, в те дни, когда мы беседовали с адмиралом Кингом, он еще не располагал подробными данными о действиях японцев. Только после войны американцы получили доступ к японским архивам. Но зато все, что произошло в самом Перл-Харборе, адмирал знал хорошо: тщательное и спешное расследование полностью восстановило картину трагического утра 7 декабря 1941 года.

В 8 часов утра на кораблях, как обычно, производился подъем флага. Одетые по-праздничному, команды выстроились на верхних палубах. Настроение было отличное, этому способствовала и погода, и предстоявшее многим увольнение на берег. Офицеры с семьями собирались отправиться на машинах в живописные уголки острова; рядовые мечтали посетить различные кафе и кабаре. В столь же мирной обстановке встречали воскресный день и береговые части. Даже зенитные батареи оставались неготовыми к бою.

Около 8 утра сквозь звуки оркестров, игравших на линейных кораблях, послышался гул авиационных моторов. Он доносился с северо-востока. Многочисленные черные точки быстро росли в небе – и уже через 2–3 минуты можно было отчетливо различить несколько групп самолетов, идущих курсом на Перл-Харбор. Все произошло так быстро, что на кораблях не успели даже понять, в чем дело. На линкоре «Невада», например, оркестр продолжал

играть, когда пулеметная очередь проносившегося над палубой самолета начала косить матросов, стоявших в строю перед подъемом флага. Но главные удары наносили торпедоносцы и бомбардировщики. Первый крупный взрыв раздался на линкоре «Аризона»: через открытый люк бомба попала там в артиллерийский погреб. Корабль взорвался, оставив после себя только пятно горящего мазута. В течение 10 минут взрывы различной силы раздавались на линкорах «Оклахома», «Калифорния» и «Уэст Виргиния». В последний попало несколько торпед. Вспыхнуло огромное пламя, и линкор быстро затонул.

– Сколько времени продолжался налет? – спросил я Кинга.

– Самолеты улетели через час сорок минут. То, что творилось в гавани, было ужасно, – ответил адмирал.

Я не счел удобным расспрашивать о числе жертв или уточнять подробности гибели кораблей.

Рассказ адмирала Э. Кинга я хотел бы дополнить отдельными деталями, которые стали мне известны позже из американских данных следствия и некоторых опубликованных материалов о вооруженной борьбе на Тихом океане.

Соединение японского адмирала Нагумо в 6 часов утра 7 декабря находилось в 230 милях от острова Оаху.

На авианосцах все было готово для атаки. «Запускать моторы!» – раздалась команда в предрассветной мгле. Как бывает перед боем, экипажи работали тихо, но напряженно. Офицеры негромко отдавали приказания. Сотни глаз внимательно наблюдали в бинокли за воздухом и морем. «Удастся ли атаковать внезапно? Не будут ли бомбардировщики обнаружены раньше времени и встречены организованным огнем?» – беспокоилось японское командование. Однако никаких тревожных признаков не было. В приемниках по-прежнему слышалась легкая музыка, поблизости ни на море, ни в воздухе не замечалось ничего подозрительного. События развивались по плану.

В точно рассчитанную минуту все на японских кораблях пришло в движение. Мощные лифты на авианосцах поднимали бомбардировщики на летную палубу; экипажи готовили свои машины к боевому вылету; закончив праздничный завтрак, летчики заняли места в самолетах.

С палуб японских авианосцев один за другим взлетали самолеты с полным запасом топлива и грузом бомб и торпед. 183 машины было в первой группе, 170 – во второй. Только 39 истребителей остались на авианосцах на случай неприятельской атаки. Во главе первой группы летел капитан 1 ранга Мицуо Футида. Лишь он имел право вести радиопереговоры.

…От первого удара по американскому флоту зависело многое. Это прекрасно понимал адмирал Нагумо. И хотя он был почти уверен, что внезапность достигнута, время, остававшееся до удара по американским кораблям, он провел в напряженном ожидании. А из Перл-Харбора продолжали передавать музыку. Никаких признаков боевой тревоги не было и в помине.

Японский адмирал не ошибся: внезапность была достигнута. Американский флот понес невиданный за всю свою историю урон. 18 боевых и вспомогательных кораблей было уничтожено и повреждено. Из 8 линейных кораблей, стоявших в гавани, четыре оказались потопленными и четыре получили сильные повреждения. Военно-воздушные силы США потеряли 272 самолета, а несколько десятков машин были повреждены. Потери в людях составили 3400 человек убитыми и ранеными.

Японцы за всю операцию против Перл-Харбора потеряли всего 55 человек летного состава с 29 сбитых самолетов, 1 большую подводную лодку и 5 «карликовых».

Жестокий урок получили американцы в то воскресное утро! Сколько бумаги было исписано официальными лицами и журналистами, чтобы «не повторить ошибки прошлого»! Но все это было, как говорится, постфактум.

Керчь и Феодосия

Немецкому командованию, несмотря на отчаянные усилия, не удалось захватить Ленинград; противник, зарывшись в землю, начал варварские обстрелы города. Битва под Москвой не только укротила «Тайфун», как в фашистской Германии окрестили операцию по захвату советской столицы, но и похоронила саму идею блицкрига, без которой фашисты не могли рассчитывать на победу. Эти факты оказали влияние как на планы противника, так и на решения нашего командования.

Штурм Севастополя, начатый гитлеровцами в ноябре, был частью общего плана их наступления, главной задачей которого оставалось взятие Москвы. Штурм Севастополя был отбит почти в те же дни, когда фашистов остановили под Москвой. Вместе с контрударами у Ростова-на-Дону и под Тихвином в ноябре 1941 года отпор, который дали врагу защитники Севастополя, существенно помог нашим войскам, оборонявшим столицу. Когда Закавказский фронт под командованием генерал-лейтенанта Д. Т. Козлова получил указание готовиться к овладению Керченским полуостровом, стало ясно, что Ставка стремится перейти от обороны к наступлению.

Считаю необходимым оговориться, что лично я не был тогда достаточно полно осведомлен о замыслах Ставки и не знал исходных данных, которыми она руководствовалась, оценивая обстановку, а также принимая те или иные решения. Да и теперь не берусь высказывать свои предположения по общеармейским вопросам. Об этом могут написать другие, лучше знавшие истинное положение дел.

Почему я, как нарком ВМФ, не был достаточно осведомлен о замыслах Ставки?

В описываемый мной период (конец 1941 года) Ставка не всегда вызывала наркома ВМФ. Видимо, там полагали, что все необходимые указания моряки могут получить от Генерального штаба.

О том, что планируется десант в Крым, меня впервые уведомили в Ставке в двадцатых числах ноября. Сроки для подготовки операции предоставлялись самые сжатые, но в той обстановке руководствоваться академическими нормами времени было не всегда возможно. Сотрудники Главного морского штаба немедленно приступили к расчетам – сколько потребуется кораблей, авиации и артиллерии – и к планированию минимальной, но обязательной тренировки десантных частей и кораблей.

Как известно, в современной войне для более или менее крупной десантной операции требуется хотя бы временное превосходство в воздухе в районе высадки, наличие специальных десантных судов и достаточная тренировка частей первого эшелона. Осуществить вес это нам, к сожалению, было крайне трудно. Истребителей было мало, десантные средства приходилось спешно подбирать из малоприспособленных торговых и рыболовецких судов, да и времени для подготовки хотя бы первого эшелона десанта тоже было слишком мало. Несмотря на это, командование Закавказского фронта и командование Черноморского флота с подчиненной ему Азовской флотилией стремились точно выдержать установленные Ставкой сроки, а в качестве десантных средств широко использовать боевые корабли. Знание местности и относительно слабая оборона побережья позволяли рассчитывать на успех. Хорошо организованная разведка давала возможность заранее выявить слабые места противника.

7 декабря Ставка утвердила разработанный в штабах фронта и флота план, внеся в него существенную поправку, предложенную командованием Черноморского флота. Кроме намеченных мест высадки в районе Керчи и у горы Опук Ставка приказала высадить десант непосредственно в Феодосии. Для проведения операции были выделены две армии (всего 41 930 человек) и более 300 рыболовецких шхун, всевозможных барж и даже шлюпок.

Командующий флотом находился на Кавказе и занимался по решению Ставки подготовкой к высадке десанта в Феодосию и Керчь, когда 17 декабря начался второй штурм Севастополя. Завязались напряженные бои. 19 декабря в адрес Сталина поступила телеграмма. В ней сообщалось, что противник, сосредоточив крупные силы и часть свежих войск, при поддержке танков, авиации в течение трех дней ведет ожесточенные атаки с целью овладеть Севастополем; что, не считаясь с огромными потерями, гитлеровцы непрерывно вводят в бой свежие силы; что наши войска, отбивая атаки, упорно отстаивают оборонительные рубежи.

20 декабря Ставка рассматривала вопрос об обороне Севастополя. Специальная директива подчиняла СОР Закавказскому фронту, вице-адмиралу Октябрьскому приказывалось немедленно выбыть в Севастополь, в Севастополь предлагалось направить крепкого общевойскового командира, перебросить одну стрелковую дивизию, две стрелковые бригады и маршевое пополнение в 3 тысячи человек.

Помощь Ставки и смелый спешный переход боевых кораблей,

а за ними и транспортов под руководством командующего флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского, героизм защитников Севастополя сыграли решающую роль в отражении декабрьского штурма.

Уже 20 декабря из Новороссийска в Севастополь под флагом командующего флотом вышел отряд кораблей в составе крейсеров «Красный Кавказ», «Красный Крым», лидера «Харьков» и эскадренных миноносцев «Бодрый» и «Незаможник». На их борту находилась 79-я бригада морской пехоты. Вслед за ними вышли два транспорта и тральщики с боеприпасами и продовольствием. На следующий день из Туапсе в Севастополь была отправлена на транспортах 345-я стрелковая дивизия.

Прибывшие войска с ходу вступали в бой, а корабли огнем орудий поддерживали защитников главной базы.

Огромная дополнительная нагрузка легла на корабли эскадры Черноморского флота. Так, в ночь на 29 декабря в Севастополь под флагом командующего эскадрой вице-адмирала Л. А. Владимирского вошли линкор «Парижская коммуна», крейсер «Молотов» и эсминцы «Безупречный» и «Смышленый». Оказав поддержку войскам своими дальнобойными орудиями, корабли, не задерживаясь, вышли обратно в Новороссийск, приняв на борт раненых.

Это непредвиденное обстоятельство – отвлечение сил на помощь Севастополю – вынудило нас проводить десантирование в Керченско-Феодосийской операции по этапам: 26 декабря высаживать войска на северное и восточное побережья полуострова и у горы Опук, а высадку в Феодосию перенести на 29 декабря.

Противник, вероятно, догадывался о возможности высадки десанта в Феодосии, но, судя по всему, к этому времени уже перестал опасаться его, увидев, какие значительные силы нам пришлось отвлечь на севастопольское направление. Однако он просчитался. Несмотря на сжатые сроки подготовки и недостаточное прикрытие с воздуха, операция была проведена успешно. Действия десантных частей, экипажей кораблей и судов отличались высоким героизмом. Особенно трудной и смелой была высадка частей 44-и армии в Феодосию, где крейсер «Красный Кавказ» под командованием капитана 1 ранга А. М. Гущина вынужден был прокладывать путь к молу огнем своих орудий.

Невозможно перечислить всех, показавших себя героями в Феодосии, но нельзя не упомянуть о капитан-лейтенанте П. А. Бобровникове. Это он, командуя эсминцем «Незаможник», ворвался в Феодосийскую гавань и под огнем неприятельских

пушек высадил матросов первого броска прямо на причал. Командир отряда лейтенант А. Ф. Айдинов и политрук Д. Ф. Пономарев докладывали о героях-матросах Хорькове, Панасенко и Петрушенко. Но эти трое не являлись исключением, героизм был всеобщим.

Вслед за отрядами первого броска с упорными боями продвигались части 44-й армии.

Феодосийским десантникам не уступали те, что были высажены в районе Керчи. Особого восхищения заслуживает 83-я морская стрелковая бригада. Ее батальоны были передовыми отрядами при высадке 51-й армии в районе Керчи, у мыса Хрони и в других местах.

В телеграмме И. В. Сталина, полученной в те дни, отмечалось, что при освобождении Керчи и Феодосии особенно отличились войска генералов А. Н. Первушина, В. Н. Львова и соединения кораблей под командованием капитана 1 ранга Н. Е. Басистого. Геройски действовали также моряки подразделений штурмового броска, высаженных с крейсера «Красный Кавказ», эсминцев «Незаможник» и «Железняков».

Нельзя не рассказать о бессмертном подвиге моряков у поселка Эльтиген. Там в окружении врага оказались 17 моряков. Их возглавляли майор Лопата и политрук Шутов. Весь день отважные десантники отражали натиск врага. Они продолжали геройски сражаться и тогда, когда из семнадцати в живых осталось всего четверо. На следующий день к своим пробились только майор Лопата и матрос Сумцев.

Примеров отваги наших воинов можно привести много. Но пусть о них более подробно расскажут непосредственные участники операции.

Успешная высадка десанта и его решительное наступление заставили командира 42-го немецкого корпуса графа Шпонека дать приказ об отходе. Гитлер, разъяренный неожиданной утратой Керчи и Феодосии, приказал отдать Шпонека под суд, и тот был приговорен к расстрелу.

Керченско-Феодосийская операция вошла в историю не только как образец отваги наших воинов. Это была самая крупная десантная операция наших войск в Великую Отечественную войну, хорошо разработанная, несмотря на крайне сжатые сроки ее подготовки.

Помню, в стенах Военно-морской академии мы изучали опыт первой мировой войны. Особенно тщательно штудировали нашумевшую в свое время Зеебрюггскую операцию англо-французского флота в 1918 году. Англичане ворвались тогда в сильно укрепленную военно-морскую базу противника в

бельгийском порту Зеебрюгге и, чтобы надолго закрыть проход немецким подводным лодкам, затопили в канале брандеры. Один из английских кораблей высадил диверсионную группу непосредственно на причал порта.

Керченско-Феодосийская операция гораздо значительнее Зеебрюггской по масштабам и результатам, и проводилась она в условиях несравненно более сложных.

Однако уже упоминавшийся мною бывший гитлеровский адмирал Ф. Руге не пожелал по достоинству оценить в своей книге Керченско-Феодосийскую операцию. Впрочем, даже он, противореча сам себе, признал, что эта операция отодвинула на полгода взятие немецко-фашистскими войсками Севастополя. Немаловажное признание! Зато в актив нашего Черноморского флота Руге записывает обстрел Констанцы в самом начале войны, считая эту операцию по-настоящему морской и активной. У нас на сей счет свое мнение. Операцию по обстрелу Констанцы мы считаем не особенно удачной, а Керченско-Феодосийскую – чрезвычайно важной. Действия нашего флота мы оцениваем по тому, насколько полезны они были для общего дела борьбы с врагом, и уже одним этим отрицаем узковедомственный подход к делу. Что принесло пользу стране, то и надо признать разумным в действиях флота.

Руге, как и следовало ожидать, вообще весьма необъективен. Так, рассуждая о роли английского флота в дни обороны Тобрука, который держался благодаря снабжению морским путем, он признает заслуги английских моряков. Однако, стараясь сказать как можно меньше о героической обороне Севастополя, Руге оказывается неспособным оценить роль Черноморского флота в снабжении города-крепости. А ведь именно благодаря активному участию флота Севастополь смог выдержать длительную осаду превосходящих сил противника. Это подтверждает в своих воспоминаниях гитлеровский фельдмаршал Манштейн, не без сожаления признавший, что «русские господствовали в море». У гитлеровского адмирала Руге для такого признания, увы, не хватило духу!

В результате Керченско-Феодосийской операции войска 44-й армии совместно с моряками полностью освободили Феодосию, а 51-я армия оттеснила противника с Керченского полуострова и заняла линию обороны немного западнее Феодосии. Это заставило командующего немецкими войсками Манштейна отказаться от дальнейших атак на Севастополь и спешно перебросить часть войск на Керченский полуостров.

1941 год закончился нашими бесспорными успехами в Крыму, Севастополь отбил второй, декабрьский, штурм немцев.

Феодосия, Керчь и значительная часть Керченского полуострова были освобождены.

Однако превосходство в силах, особенно в авиации и танках, было пока на стороне противника. В январе ему удалось снова захватить Феодосию и несколько потеснить части 51-й армии на восток. Но Севастополь был спасен, и значительный плацдарм на Керченском полуострове остался в наших руках. Задача советских войск состояла теперь в том, чтобы, прочно удерживая этот плацдарм, изматывать противника и одновременно накапливать силы для перехода в наступление.

Феодосию пришлось оставить потому, что высаженных там сил оказалось недостаточно для обороны города. Не было и готовых для перевозки резервов. Огромные усилия войск и моряков в период высадки не принесли тех результатов, на которые рассчитывала Ставка. Об этом поучительном примере полезно вспомнить. Внезапный захват города с моря – дело великое, но он далеко еще не венчает выполнения всего задуманного плана. Опыт показывает: удержать захваченный подобным образом город или район побережья иногда бывает не легче, чем занять.

Десантные операции следует планировать, заглядывая довольно далеко вперед, ведь после высадки нужно ожидать быстрой и решительной реакции противника. В первую очередь это относится к любой наземной операции. При высадке же десанта с моря дело обстоит еще сложнее. Тылом в этом случае, как в Феодосии, оказывается море, и отступить при необходимости значительно сложнее, чем, допустим, отойти «на исходные рубежи» на суше. Опасность понести большие потери в случае вынужденного отступления тем больше, чем дальше расположен от своих баз или войск занятый десантом город или участок берега.

Анализируя результаты этой самой крупной в годы Великой Отечественной войны десантной операции, я прихожу к следующему выводу. Выполнение правильного в своей основе решения Ставки – оказать помощь Севастополю высадкой десанта на Керченский полуостров, чтобы приковать туда часть армии Манштейна, – было сильно усложнено тем, что слишком широкий фронт высадки оказался не обеспеченным нужными резервами. Основные силы десанта, которые должны были прийти на помощь отрядам первого броска, очутились вдалеке от Феодосии. Кроме того, смысл высадки в Феодосии заключался прежде всего в том, чтобы она происходила одновременно с действиями десантов в других районах Керченского полуострова. После того как часть сил 44-й армии пришлось направить в Севастополь, было бы,

пожалуй, целесообразнее сосредоточить все усилия на удержании занятых плацдармов к северу и югу от Керчи. Но заслуживают внимания и выводы, которые делает в своих заметках вице-адмирал Л. А. Владимирский. Он считает, что, не будь десанта в Феодосии, занятые в районе Керчи и со стороны Азова разрозненные плацдармы были бы не только изолированы противником, но и ликвидированы значительно быстрее, чем это произошло.

«Высадка в Феодосии, – пишет Л. А. Владимирский, – не только выручила эти наши десанты, но и решила задачу всего первого этапа в этой операции».

Керченско-Феодосийская операция, в ходе которой мы овладели плацдармом на Керченском полуострове, имела огромное значение для дальнейшей обороны Севастополя. Иногда возникал вопрос: не правильнее ли было бы силы, брошенные на Керченский полуостров, использовать непосредственно для обороны Севастополя? Но когда готовили Керченско-Феодосийскую операцию, в Ставке шла речь не только о том, чтобы облегчить положение Севастополя, как было сказано выше. Думали об освобождении Крыма в целом. В Крыму накапливались силы и для весеннего наступления. Части, оборонявшие Севастополь, готовились разорвать кольцо осады и двинуться на Симферополь.

В это же время появились признаки новой активности немецкой армии в Крыму. Планы Гитлера на весну 1942 года еще не были разгаданы, и возросшая активность немецкой авиации на море, упорное стремление противника преградить нашим кораблям, особенно транспортам, путь в Севастополь и Керчь расценивались как меры по обороне, не больше.

Феодосия была оставлена, и командование фронта намеревалось вернуть город, еще раз высадив туда десант. Сроки для подготовки оно поставило себе чрезвычайно жесткие, если не сказать – нереальные. Узнав об этом. Военный совет Черноморского флота телеграфировал мне 19 января: «Командующий фронтом Козлов требует от нас вновь высаживать десант в Феодосию на боевых кораблях. Данная высадка исключительно рискованна для флота… Прошу вмешаться в это дело, прошу снять эту задачу с флота». Намерение командования фронта не было поддержано Ставкой.

Весной 1942 года довольно неожиданно началось крупное наступление гитлеровцев на юге. В Крыму атаки были особенно ожесточенными. Это вынудило наши войска отступить и вести оборонительные бои на слабо подготовленных позициях. Вот что пишет по этому вопросу немецкий историк генерал К.

Типпельскирх: «В то время как немецкие войска, готовясь к предстоящему широкому наступлению, еще только получали пополнение и производили перегруппировку, в Крыму были предприняты два сильных удара с целью устранить угрозу южному флангу немцев и высвободить 11-ю армию».

Наши войска на Керченском полуострове и в Севастополе в мае 1942 года оказались в очень тяжелом положении.

За Севастополь продолжалась упорная борьба. Как часто бывает на войне, она временами стихала, а потом разгоралась снова. Своего рода вулканическими вспышками были вошедшие в историю три штурма города-крепости. Ранней весной 1942 года наблюдалось сравнительное спокойствие, но это было затишье перед бурей. Впрочем, уже в начале 1942 года обстановка на Черном море в целом усложнилась. Немецкое командование, готовя свое весеннее наступление на Севастополь и Керчь, начало активные действия против наших коммуникаций, идущих в Крым, используя главным образом бомбардировщики. Мы потеряли много транспортов. Уже в январе – феврале снабжение Севастополя почти полностью было переложено на боевые корабли. Поэтому вопрос о лучшей организации управления флотом возник вновь. Я решил поднять этот вопрос в Ставке. Маршал Б. М. Шапошников, как и следовало ожидать, посоветовал доложить обо всем лично Сталину.

Когда я впервые доложил об этом И. В. Сталину, то ясного ответа не получил. Это было в начале марта. Через некоторое время я повторил свое предложение. Состоялось короткое обсуждение.

– А кого бы вы предложили командующим Севастопольским оборонительным районом вместо Октябрьского? – спросил Сталин.

Я ответил, что самой подходящей кандидатурой считаю генерала С. И. Кабанова, который хорошо проявил себя на Ханко и в Ленинграде. Но и на этот раз решение принято не было. Мне показалось, что И. В. Сталин по-прежнему не убежден в необходимости такой замены. Смущало его, кажется, и то, что в случае назначения С. И. Кабанова пришлось бы подчинить ему все армейские части во главе с генералом И. Е. Петровым, известным к тому времени военачальником.

Помнится, в самом начале апреля 1942 года я был вызван к маршалу Б. М. Шапошникову. Готовя доклад Верховному Главнокомандующему, он просил объяснить причины задержки в снабжении морем войск на Керченском полуострове. Не ссылаясь на недостатки в управлении флотом, я тем не менее напомнил о своих прежних предложениях. Борис Михайлович счел разумным

и своевременным освободить командующего флотом от постоянного пребывания в Севастополе, но не согласился с назначением туда генерала С. И. Кабанова. Он предложил кандидатуру И. Е. Петрова. В этом была известная логика. Ведь генерал Петров уже являлся заместителем командующего Севастопольским оборонительным районом. Но мне все же казалось более правильным назначить командующим этим районом человека, знакомого с флотом. Договорились, что вопрос этот при первой возможности я снова подниму в Ставке.

Главный морской штаб информировал об этом командующего Черноморским флотом.

10 апреля Ф. С. Октябрьский сам докладывал мне о больших трудностях в руководстве флотом. И это было понятно. Командующий находился в Севастополе, его штаб – на Кавказе. Азовская флотилия и кавказские базы оперативно подчинялись различным сухопутным начальникам.

Буквально через несколько дней я смог снова доложить об этом И. В. Сталину. Он не возражал против предложенной мною реорганизации, но поинтересовался мнением Октябрьского.

В конце апреля я вместе с маршалом С. М. Буденным был в Краснодаре. Там находился и Ф. С. Октябрьский. Я спросил, разделяет ли он мое мнение о том, что во главе Севастопольского оборонительного района должен быть моряк. Попросив дать ему время на размышление, Ф. С. Октябрьский через несколько дней высказался против моего предложения.

Ни в 1942 году, ни сейчас, когда пишу эти строки, у меня ни на минуту не возникло сомнений относительно того, что организацию командования в Севастополе в 1942 году было необходимо изменить.

У моих коллег да и у меня самого были сомнения совсем другого порядка – относительно кандидатуры на должность командующего СОР. Все мы высоко оценивали личные и боевые качества генерала С. И. Кабанова, но многие считали более правильным оставить на сухопутной обороне генерала И. Е. Петрова, а командующим СОР назначить моряка, так как в Севастополе до последнего момента борьбы очень важное место занимали чисто флотские вопросы.

Может ли общевойсковой начальник командовать военно-морской базой? Такой вопрос не раз возникал в процессе обсуждения проблем организации командования.

На мой взгляд, во главе отдельных военно-морских баз, бесспорно, мог стоять общевойсковой начальник или даже военачальник из любого рода войск. В мирное время я придерживался такой же точки зрения. И не случайно

командиром базы на Ханко был назначен сначала генерал береговой обороны флота А. Б. Елисеев, а затем генерал С. И. Кабанов. Ведь уже тогда было ясно, что основная борьба за Ханко развернется на суше. И жизнь подтвердила правильность принятого нами решения.

В ходе войны мы сталкивались с фактами, когда оборону с суши военно-морской базы или прибрежного района возглавляли моряки (Одесса), и генералы береговой обороны флота (полуострова Средний и Рыбачий), и сухопутные военачальники, как это было в Либаве. И если организация дела была правильной, успех во многом зависел от личных качеств военачальника, стоявшего во главе базы, а отнюдь не от рода войск, к которому он принадлежал.

Что же касается Севастополя, то здесь необходимо было учитывать, что в 1942 году он по своим функциям все больше переставал быть главной базой, к тому же решающую роль в обороне города играли сухопутные войска Приморской армии. Учитывая это, я и считал, что в сложившейся обстановке более логичным будет поставить во главе СОР армейского начальника, желательно хорошо знакомого с флотом.

Новые испытания

Новый, 1942 год я встречал в своей квартире на улице Серафимовича. Прилетела из Куйбышева моя жена, и мы решили скромно отметить праздник. В последнюю минуту заехал командующий ВВС Красной Армии П. Ф. Жигарев, наш старый знакомый.

– Позвоним товарищу Сталину! – предложил Павел Федорович.

– Позвоним.

Я набрал номер и не без волнения стал ждать ответа. Откликнулся знакомый бас Поскребышева.

– Можно товарища Сталина? – спросил я.

– Можно! – ответил Поскребышев. И вскоре раздался спокойный голос И. В. Сталина:

– Слушаю.

– Примите, товарищ Сталин, наши поздравления и пожелания успехов, здоровья, – сказал я и добавил, что рядом со мной Жигарев.

– Спасибо! – услышал я в ответ.

Сталин поздравил нас с Новым годом.

Настроение у него в это время было хорошее. Фашисты были отброшены от Москвы. В заявлении специальному представителю президента США Г. Гопкинсу И. В. Сталин определил этот факт как начало коренного поворота в ходе войны.

Однако враг был еще силен. Сильнее, чем мы предполагали. Пытаясь выправить положение после полученного удара, он еще был способен начать наступление где-либо на другом участке огромного фронта.

Но в начале года трудно было предвидеть, какие новые испытания он принесет. Все были в приподнятом настроении. Уже не чувствовалось такого предельного напряжения, как в дни, когда на полях Подмосковья решалась судьба столицы.

После разгрома немцев под Москвой, после огромных потерь, которые фашистские войска понесли в 1941 году на всем фронте от Мурманска до Севастополя, военная обстановка действительно представлялась многообещающей. Первые месяцы 1942 года мы прожили в надежде, что вскоре Красная Армия перейдет в наступление по всему фронту. Для моряков эти надежды были связаны прежде всего с Крымом, освобождение которого, как мы считали, начнется с наступлением наших войск от Керчи и Севастополя.

Работа государственного аппарата приходила в норму. После

частичной эвакуации Москвы в октябре к новому году все учреждения и ответственные руководители, чье присутствие в столице было необходимо, снова находились на своих местах. Совершенствовалась работа Главного морского штаба и Наркомата ВМФ в целом. Связь с флотами, в которой имелись некоторые перебои в октябре 1941 года, вновь стала надежной. Главный морской штаб планомерно руководил операциями, а его начальник разрабатывал предложения о подготовке флота к участию в предстоящем общем наступлении.

Мы не предполагали тогда, что очень скоро обстановка на фронте, особенно на юге, в районе Керчи и Севастополя, станет для нас чрезвычайно тяжелой, что решающий этап в обеспечении коренного перелома в ходе войны произойдет только после Сталинградской битвы и сражения на Курской дуге, что план наступления придется пока отложить: весной и летом, собрав большие силы, враг нанесет ряд ударов по нашему фронту, стремясь прорваться на Кавказ и к Волге.

События 1942 года показали, что при более осторожной и точной оценке сил противника, учете нехватки техники в нашей армии в начале 1942 года и уровня подготовки войск нам следовало планировать наступательные операции в более скромных масштабах и тщательнее готовиться к тому, чтобы измотать врага в оборонительных боях, если он предпримет наступление. Чего бывает достаточно для обороны, может оказаться мало на случай наступления! Переход Красной Армии к обороне летом 1942 года совершался в обстановке, невыгодной для нас, при значительном превосходстве сил противника. Потребовались огромные усилия, чтобы остановить его, разгромить под Сталинградом и вынудить к отступлению на других участках фронта. Возможности наших Вооруженных Сил в то время были еще недостаточными, чтобы вести стратегическую оборону и одновременно проводить крупные наступления.

Почти весь 1942 год оказался для нас очень тяжелым, особенно октябрь. Советские войска несли немалые потери и вынуждены были отходить на юге. Но уверенность в нашей победе росла день ото дня. Для этого были веские основания. С каждым боем наши войска со своими военачальниками совершенствовали воинское мастерство, а крепнувшая промышленность давала фронту все больше новой техники.

«Стоять насмерть! Ни шагу назад!» – слова этого призыва, которому были верны защитники Родины, красноречиво рисуют обстановку 1942 года. Оборонительные бои в том году были на редкость ожесточенными, и врагу не всегда удавалось осуществлять свои намерения. Так было, например, при

наступлении гитлеровцев на Новороссийск и Туапсе, в обороне которых участвовали и моряки.

Наступление немцев, начавшееся в мае 1942 года на самом южном фланге советско-германского фронта, не могло не сказаться на действиях Черноморского флота, занятого обороной Севастополя, а позднее – Новороссийска, Туапсе и других приморских городов.

Весь советский народ, наши армия и флот вели тогда тяжелую борьбу с врагом один на один. Союзники не спешили с открытием второго фронта. Помню, как в августе 1942 года, в самый разгар боев на подступах к Сталинграду и Северному Кавказу, в Москву прилетел для переговоров У. Черчилль. Вполне естественно, что самой жгучей темой был второй фронт. Обстановка требовала от союзников самых решительных действий, если они всерьез намеревались активно участвовать в разгроме фашизма. Я не был посвящен в детали переговоров И. В. Сталина и У. Черчилля. Только однажды мне довелось присутствовать на обеде в честь премьера Великобритании. Однако я знал, что Черчилль приехал не для того, чтобы уточнить план открытия второго фронта в Европе: он старался лишь мотивировать невозможность его открытия. Но во время этих переговоров Черчилль сообщил Сталину о подготовке к высадке англо-американских войск в Африке.

В сентябре того же года в Москву прибыл личный представитель Ф. Рузвельта Уэнделл Уилки. Он был настроен в пользу скорейшего открытия второго фронта, считал необходимым «подтолкнуть военных» и произвел тогда в Москве весьма благоприятное впечатление.

Такая позиция Уилки не устраивала У. Черчилля. Не устраивала она и многих представителей тогдашних правящих кругов Соединенных Штатов, точнее сказать – подавляющее большинство этих кругов.

У. Черчиллю удалось убедить американского президента Ф. Рузвельта, чтобы он не рисковал с открытием второго фронта в Западной Европе, а активизировал бы действия в Африке, что, кстати сказать, никак не облегчало положения на советско-германском фронте. В общем, США и Англия вместо открытия второго фронта летом 1942 года сократили число идущих в Архангельск и Мурманск конвоев с грузами, а именно тогда мы нуждались в них особенно остро.

У нас довольно широко было известно, что основными противниками открытия второго фронта в 1942 году были У. Черчилль и английское военное командование. Это, конечно, вызывало законное возмущение у руководителей нашего

правительства, у всех советских людей. Красноречивое свидетельство тому – переписка И. В. Сталина и У. Черчилля в 1942–1943 годах, содержащая немало достаточно резких посланий.

Как известно, второй фронт не был открыт и в следующем, 1943 году: Черчилль рассчитывал на дальнейшее ослабление Советского Союза и Германии, надеялся, что благодаря этому потребуется меньше усилий для вторжения во Францию, останется больше «козырей» для послевоенных переговоров с бывшим союзником. Для британских политических деятелей подобный прием был не новым.

Второй фронт против гитлеровской Германии был открыт только в июне 1944 года. Но Черчилль, как человек, привыкший, чтобы другие «таскали из огня каштаны», не хотел идти даже на оправданный риск ради СССР – своего героически сражавшегося союзника.

Ну что ж, Уинстон Черчилль всегда был верным оруженосцем своего класса и последовательным врагом коммунизма. Даже в те годы, когда Советский Союз и Великобритания находились в одном боевом лагере. Особенно отчетливо это «постоянство натуры» У. Черчилля проявилось в тяжелом для нас 1942 году.

23 апреля 1942 года вместе с С. М. Буденным, назначенным главкомом Северо-Кавказского направления, мы вылетели в Краснодар. Здесь Семен Михайлович решил обосноваться со своим штабом. Мне предстояло побывать в Новороссийске, Керчи и, наконец, в Поти, где временно базировалась эскадра Черноморского флота.

В Краснодаре мы остановились в отведенной нам маленькой квартире. Запомнилось, как, прежде чем улечься на соседнюю кровать, Семен Михайлович вынимал пистолет, взводил его, посылая патрон в ствол, и клал на стул возле себя.

– Привычка еще с гражданской войны, – заметил он на мой вопросительный взгляд.

На следующий день в Краснодар прибыл Ф. С. Октябрьский. Черноморский флот оперативно подчинялся главкому Северо-Кавказского направления, и командующий флотом был вызван в Краснодар для доклада. Октябрьский подробно доложил Буденному о составе флота, обороне Севастополя и перевозках на Керченский полуостров. Общее впечатление о положении в Севастополе складывалось благоприятное. Манштейн после декабрьского штурма не предпринимал серьезных попыток захватить город. Комфлота был твердо уверен в прочности оборонительных линий вокруг Севастополя. Он просил только не ослаблять Приморскую армию и не отвлекать ее крупных сил для

наступления на Симферополь.

В той же квартире в Краснодаре мы с Семеном Михайловичем скромно, вдвоем, отметили день его рождения. 25 апреля 1942 года ветерану Красной Армии исполнилось 59 лет. Он поздно вернулся с заседания в крайкоме, и мы засиделись почти до рассвета. Семен Михайлович вспоминал былое. В тот вечер я услышал, как еще до русско-японской войны он служил на станции Раздольная, близ Владивостока, как участвовал в первой мировой войне, как стал полным Георгиевским кавалером, как с сотней казаков, посланных по просьбе союзников, совершил поход к реке Тигр. Семен Михайлович рассказывал, а перед моим мысленным взором проходили события Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войны… Я слушал, не замечая, как бежит время.

В ту же ночь я с горечью узнал о гибели двух замечательных авиационных начальников: заместителя командующего ВВС ВМФ Ф. Г. Коробкова и командующего авиацией Черноморского флота Н. А. Острякова.

Генерала Ф. Г. Коробкова я знал мало, но отзывы о нем слышал всегда хорошие. Н. А. Остряков был мне знаком больше. Впервые я встретил его в 1937 году в Испании. Там, в Испании, я видел его смелые полеты над морем, которые он совершал на пределе физических и духовных сил, максимально используя довольно ограниченные возможности самолетов тех лет. Николай Алексеевич раньше меня вернулся на Родину. Вначале он командовал авиабригадой на Черноморском флоте, затем по своему желанию уехал служить на Дальний Восток, где обстановка была в тот период беспокойнее. В середине октября 1941 года Н. А. Острякова назначили командовать авиацией на Черном море, и тогда же я вновь встретился с ним. Как всегда, исключительно скромный, даже застенчивый, он был рад новому назначению, но старался не показывать этого.

– Хочется встретиться со старыми знакомыми, – сказал мне тогда Николай Алексеевич, имея в виду гитлеровских летчиков, с которыми он сражался еще над испанской землей.

Мы посидели, вспомнили Картахену; но времени у каждого было в обрез, и мы вскоре расстались. Боевая обстановка приносит всякие неожиданности, но все же не думалось, что эта наша встреча окажется последней.

В книге «Накануне» я уже рассказывал об Н. А. Острякове. Писал о нем, что лучшего человека и летчика трудно было найти.

Думаю, со мной согласятся все флотские летчики, знавшие Николая Алексеевича.

27 апреля, побывав в Новороссийске, я возвратился в

Краснодар, а на следующий день мы с Буденным вылетели на Керченский полуостров.

Самолет, управляемый отличным летчиком В. Г. Грачевым, оторвался от взлетной полосы и, не набирая высоты, лег на курс. Невысокий кустарник мелькал почти под самыми колесами. Когда перелетели пролив, заметили несколько немецких самолетов: они только что бомбили в Керчи причалы и аэродром. Не задерживаясь, мы выехали в село Ленинское, где размещался командный пункт фронта. С. М. Буденного встретил командующий фронтом генерал-лейтенант Д. Т. Козлов. Едва начались деловые разговоры, как представитель Ставки Л. З. Мехлис взял инициативу в свои руки, решительным тоном внося то или иное предложение. Таков уж был у него характер.

Всякие разговоры о возможности успешного наступления немцев и нашем вынужденном отходе Л. З. Мехлис считал вредными, а меры предосторожности – излишними. Было наивно думать, что врагу неизвестно о нахождении штаба фронта в селе Ленинском. Логичнее было предположить, что противник умышленно не бомбит Ленинское, откладывая это до решительного момента. Именно так, с бомбежки КП, он начал наступление на Феодосию в январе 1942 года. А Мехлис уверял, что гитлеровцы не только ничего не знают о местонахождении штаба, но что нам и дальше удастся удержать это в секрете.

Помнится, выслушав все претензии в отношении обеспечения флотом перевозок – не хватало транспортных средств, разгрузка шла медленно, – я решил побывать в бригаде морской пехоты, а затем отправиться к командиру Керченской базы контр-адмиралу А. С. Фролову.

С начальником управления боевой подготовки ВМФ вице-адмиралом С. П. Ставицким мы вышли из дома, где помещался штаб фронта. Стоял тихий вечер. Над головой раскинулось чистое, без единой тучки, звездное небо. И хотя луны не было, все вокруг: и село, и проходящую рядом с ним узкую шоссейную дорогу – было видно отчетливо. Издали доносились редкие выстрелы. Это наши орудия крупного калибра вели на фронте контрбатарейную стрельбу. Дело обычное, повседневное… Никто уже не обращал внимания на орудийную пальбу. В воздухе непрерывно слышался гул моторов. Самолеты противника на небольшой высоте вели разведку вдоль шоссейной дороги. Но вот один из них пролетел над селом и сбросил четыре небольшие бомбы. Одна разорвалась где-то неподалеку.

– Прислонимся! – предложил Ставицкий и показал на каменную ограду, возле которой мы остановились. Из штаба вышел Мехлис.

– Чистейшая случайность! – махнул он рукой в ту сторону, где упали бомбы, и опять стал уверять, что немцы не знают о местонахождении штаба фронта.

Часам к одиннадцати вечера все стихло. Ничто не говорило о том, что скоро грянет буря. В действительности же в эти тихие часы обе стороны, как и вчера, как и позавчера, накапливали силы, уточняли планы, готовились к наступлению.

На следующий день вместе с членом Военсовета Черноморского флота И. И. Азаровым я выехал в Керчь, а оттуда с командиром базы – на батареи, в авиачасть и в порт. Уже возвращаясь с А. С. Фроловым в штаб базы, заехали в госпиталь, расположенный неподалеку от города, в развалинах древней крепости Еникале. Раненые были размещены в одном из крепостных подземелий. Толщина земли над помещением, совсем незначительная при входе, в дальнем его конце достигала десяти метров. Нашу беседу с ранеными прервала воздушная тревога. Те, кто мог двигаться, поспешили к внутренней стене. Фролов объяснил мне, что недавно бомба упала возле входа, пострадало несколько человек.

– Герои, а вот теперь на костылях. Как тревога – места себе не находят, – сказал он, показывая на нескольких моряков в полосатых тельняшках.

Меня это не удивило: раненые из-за беспомощности острее воспринимают опасность. Но с выздоровлением психическая травма проходит, бойцы становятся еще более смелыми и закаленными.

Вечером я вернулся в Ленинское. Маршал Буденный и командующий фронтом выехали на передовую. Возвратились поздно. Разместившись на ночлег в одной комнате, мы с Семеном Михайловичем обменивались впечатлениями. Уже дважды отложенные сроки нашего наступления и теперь казались ему нереальными; подготовка войск, как я понял, еще не была закончена.

Недостатки в организации флота были мне уже известны. Рано утром мы простились: я выехал в Керчь, а С. М. Буденный задержался еще на сутки. Договорились встретиться вновь перед моим отъездом в Москву, дней через восемь – десять. Так оно и случилось, но уже в другой обстановке.

Находясь в Поти и занимаясь делами Черноморского флота, я получил 8 мая известие: противник перешел в наступление на Керченском полуострове. Это означало, что гитлеровцы опередили нас…

Немедленно вылетел в Новороссийск, Гидросамолет держался береговой черты и был готов в случае опасности

приводниться у берега. В Новороссийске меня встретили докладом о «неясности положения» на Керченском полуострове. Поспешил в Краснодар.

Штаб Буденного за это время обосновался в помещениях Краснодарского института табаководства. Заместителем главнокомандующего Северо-Кавказским направлением по морской части и членом Военного совета был назначен адмирал И. С. Исаков.

Мне хорошо запомнился последний вечер (это было 29 апреля), проведенный с С. М. Буденным, только что прибывшим с передовой линии фронта. Рассказав о мерах, которые считает необходимым принять до наступления наших армий, он посоветовал мне проверить, как обстоят дела с перевозками на Керченский полуостров.

События развивались исключительно быстро.

Адмирал Исаков ознакомил меня с новой обстановкой на Керченском полуострове. Из сказанного следовало: она там тяжелая. Как выяснилось, фронт к этому серьезно не готовился. Обстановка на море в районе Керчи тоже осложнилась. Поток грузов в Керчь был прерван. От командира Керченской базы контр-адмирала А. С. Фролова требовали невозможного: обеспечить эвакуацию уже скопившихся на берегу тыловых частей фронта. Следует отметить, что спокойствие и распорядительность Фролова сыграли положительную роль в самые критические дни и часы. Но он имел мало средств, да и они не могли совершать регулярные рейсы.

Переправа через Керченский пролив стала основной задачей флота. А движение судов и кораблей на переправе становилось все тяжелее: вражеская авиация висела над проливом, самолеты гонялись за каждым суденышком.

На ликвидацию нашего плацдарма была брошена часть сил 11-й армии Манштейна. Согласно отрывочным данным, войска Крымского фронта начали отходить. На сухопутной карте крупного масштаба, лежавшей на столе в кабинете Исакова, сине-красные линии передвинулись ближе к Керчи. Положение Севастополя оставалось прежним – он готов был сражаться при любом соотношении сил. Было ясно, что, если противнику удастся ликвидировать керченский плацдарм, он повернет все свои силы на Севастополь. Однако надежда остановить немецкую армию, хотя бы около самой Керчи, еще не была потеряна.

11 мая по приказу, переданному мне Б. М. Шапошниковым, я вылетел из Краснодара в Москву. Летевший со мной вице-адмирал Ставицкий не любил тратить время понапрасну, поэтому прямо в самолете он доложил обстановку на Черноморском

флоте, сопровождая доклад своими выводами и прогнозами.

Летели мы совсем низко. Линия фронта севернее Краснодара за две недели, прошедшие с тех пор, как я покинул Керчь, не изменилась, но активность вражеской авиации возросла. Летчик чаще обычного прижимался к земле, избегая встречи с истребителями противника. Под крылом мелькали то песчаные овраги, то мелкий кустарник; свежая, яркая зелень покрывала всю землю. Уже в сумерках прилетели в Сталинград. Секретарь обкома партии А. С. Чуянов угостил нас ужином.

В тот день гитлеровцы находились еще далеко от Сталинграда – за Северным Донцом. Город героически трудился, снабжал фронт танками и орудиями. Делать прогнозы о возможном продвижении противника не было принято; не делали их и мы, беседуя за столом с Чуяновым. Наоборот, мы с интересом слушали рассказ нашего гостеприимного хозяина о делах сталинградцев и их хорошем настроении.

Настроение у сталинградцев было бодрое. Все ждали, что враг начнет отступать – может быть, медленно, крепко сопротивляясь, но обязательно отступать. Всем так хотелось этого…

Я еще находился в Краснодаре, когда туда позвонил И. В. Сталин и приказал Буденному и Исакову выехать в Керчь, разобраться в обстановке и принять на месте нужные меры. Позднее я узнал, что указания Ставки о создании линии обороны на Турецком валу или о том, чтобы организовать оборону Керчи по типу Севастополя, оказались невыполненными. Штаб фронта был переведен в Аджимушкайские каменоломни. Туда и перебрались на катерах из Тамани Буденный и Исаков. Сопровождавший их генерал П. П. Зеленский позднее рассказал мне, с какими трудностями они столкнулись при этом: на земле и в воздухе шли жаркие бои.

Когда С. М. Буденный прибыл в Аджимушкай, с передовой линии, которая проходила уже возле самой Керчи, приехали Д. Т. Козлов, Л. З. Мехлис и другие. Черноморскому флоту был отдан приказ:

1. Прекратить отправку морем грузов для Крымского фронта.

2. Весь свободный тоннаж, пригодный для переправы через Керченский пролив, немедленно направить в Керчь.

3. Дать усиленный конвой из катеров и тральщиков.

4. Командир Керченской военно-морской базы контр-адмирал А. С. Фролов назначается начальником переправы.

5. Теперь же начать эвакуацию тяжелой артиллерии и гвардейских минометов.

6. Организовать надежную ПВО всех переправ и пристаней.

Адмирал Исаков распорядился выслать в Керчь все суда, находившиеся в этом районе, независимо от их ведомственной принадлежности.

В той сложной обстановке трудно было учесть все произведенные перевозки, но, по уточненным после войны данным, с Керченского полуострова удалось эвакуировать до 120 тысяч человек из состава сражавшихся там наших войск. Мне довелось быть в Ставке, когда подводились итоги этой эвакуации – 22 или 23 мая. Тогда еще не были ясны все причины отступления, но уже совершенно очевидным стало то, что в районе Керчи мы не имели глубоко эшелонированной обороны. Армии были развернуты каждая в одном эшелоне, резервов, способных быстро прийти на помощь, на полуострове не имелось. Поэтому противник, наносивший главный удар вдоль побережья, сумел добиться успеха.

19 мая наши войска оставили Керчь и через пролив были переправлены на Таманский полуостров последние части. Но несколько тысяч бойцов, укрывшихся в каменоломнях, под руководством полковника П. М. Ягунова еще долгие месяцы продолжали борьбу…

Сталин был весьма расстроен столь неудачным исходом борьбы на Керченском полуострове. 4 июня Ставка издала директиву, в которой указывались причины неудач Крымского фронта и делались соответствующие выводы.

Несколько слов об Аджимушкайских каменоломнях. В обороне Керченского полуострова Аджимушкай дважды сыграл героическую роль. В ноябре – декабре 1941 года подземный гарнизон в катакомбах Аджимушкая выдержал 43-дневную осаду до подхода наших десантных частей. Больше того, он существенно помог нашим войскам в освобождении Керчи. В 1942 году Аджимушкай вновь стал свидетелем невиданного героизма советских людей. Около 20 тысяч патриотов, среди которых были не только военные, но и сугубо гражданские люди, заняли Аджимушкайские каменоломни. Немцы бросили против них крупные силы, однако советские люди более пяти с половиной месяцев (с мая по октябрь) не только оборонялись, но и сами атаковали врага. Плохо вооруженные, часто без пищи, воды и света, они показывали чудеса героизма.

Немало уже написано об Аджимушкае, но мне думается, мы узнаем еще много новых имен героев подземной крепости.

Когда противник захватил Керчь, мы предполагали, что он сразу же попытается переправиться через Керченский пролив на Тамань. За судьбу Севастополя особых опасений тогда не возникало. Считали, что в случае нового штурма защитникам

города придется трудно, но они выстоят, ведь два штурма были уже отбиты.

Но враг не решился наступать на Тамань, пока у него в тылу оставался сражавшийся Севастополь.

Ленинград наносит удары

В тревожные дни 1942 года, когда, пользуясь отсутствием второго фронта, фашисты бросали все новые и новые силы для наступления на юге, наибольшие трудности выпали на долю Черноморского флота. Но и зажатый в крохотном районе между Кронштадтом и Ленинградом Краснознаменный Балтийский флот, находившийся в очень трудных условиях, продолжал сражаться.

Смертельная угроза, нависшая над Ленинградом в августе – сентябре 1941 года, заставила балтийцев активно участвовать в защите города не только в воздухе и на море, но и на суше.

Моряки возводили многочисленные укрепления, сотни долговременных огневых точек, для которых по инициативе ленинградских судостроителей использовали броневые плиты из заводских запасов. Только на Пулковских высотах было срочно построено 206 огневых точек, бронированных отличной корабельной сталью. Большую инициативу в этом деле проявил тогда инженер-капитан 3 ранга (впоследствии адмирал-инженер) П. Г. Котов.

Уже тогда в систему обороны Ленинграда были включены линкоры «Марат» и «Октябрьская революция», крейсеры «Максим Горький», «Киров», «Петропавловск» и другие корабли. Быстро вступали в строй десятки флотских батарей на рубежах вокруг Ленинграда. Балтийцы установили 130-миллиметровые морские батареи и орудия, снятые с «Авроры», создали невскую укрепленную позицию; флотским батареям около Ивановских порогов было суждено весь период блокады находиться на переднем крае обороны: лишь Нева отделяла их от противника. Четыре железнодорожные батареи крупного калибра, укомплектованные моряками, находились на позициях, прикрывавших Ленинград с суши. Истребительная авиация флота и зенитная артиллерия кораблей стали органической частью противовоздушной обороны Ленинграда. Всюду на фронте под Ленинградом – и в авиации, и в артиллерии, и в пехоте – можно было встретить моряков. В 1941–1942 годах почти половина личного состава Краснознаменного Балтийского флота защищала Ленинград на сухопутном фронте. Флотская артиллерия с ее большой дальнобойностью и точностью стрельбы умело подавляла батареи врага, посылавшие смерть мирным жителям Ленинграда. Контрбатарейная борьба длилась все 900 дней ленинградской блокады.

Я уже писал, что поврежденные бомбами и снарядами

линкоры «Марат» и «Октябрьская революция» не могли двигаться, но их пушки били по врагу до конца блокады.

В боях за Ленинград участвовали и недостроенные корабли. Крейсер «Петропавловск», купленный незадолго до войны в Германии, еще не был полностью вооружен. Затягивая поставку вооружения и оборудования, германские власти стремились оставить крейсер небоеспособным. К началу войны на корабль были доставлены полностью лишь две двухорудийные башни и комплект боеприпасов к ним. Все зенитные пушки застряли в Германии. Состояние механизмов позволяло использовать артиллерию – две башни, но выйти в море корабль не мог. Укомплектованный специалистами крейсер с помощью буксиров вывели с завода к причалам Ленинградского торгового порта. Зенитное вооружение установили советское.

В первой половине сентября башенные орудия «Петропавловска» с дистанции в 32 километра впервые открыли огонь по врагу. Сделанные в Германии пушки стреляли по войскам вермахта. И чем ближе подходили гитлеровцы к Ленинграду, тем яростнее бил по ним из орудий главного калибра недостроенный «Петропавловск».

Когда немцы подошли к кораблю на 4 километра, ему пришлось бороться не только с авиацией, но и с полевой артиллерией. 17 сентября в «Петропавловск» попало несколько тяжелых снарядов, и он сел на грунт, орудия его замолкли.

Но на этом не кончилась боевая служба крейсера. Действуя скрытно, по ночам, на расстоянии винтовочного выстрела от противника, балтийские моряки и судостроители подготовили крейсер для подъема, поставили его на киль и вывели из ковша порта в Ленинград. Эта небывалая операция воплощала в себе героизм, смекалку и трудовую доблесть защитников Ленинграда.

Когда в январе 1944 года под Ленинградом началось наше наступление, орудия крейсера снова стреляли по врагу. 15 января артиллеристы «Петропавловска» выпустили 250 снарядов главного калибра. Через 10 дней враг откатился так далеко, что его уже не доставали и дальнобойные пушки крейсера.

Командовали «Петропавловском» вначале А. Г. Ванифатьев, а затем А. К. Павловский. И пусть корабль не выходил в море, балтийцы геройски воевали на нем.

Войска Ленинградского фронта при участии моряков прочно удерживали в 1942 году рубежи на северном берегу Финского залива. Моряки с первых дней войны прикрывали фланг нашей 23-й армии. 20 сентября 1941 года 23-я армия нанесла контрудар противнику, чтобы выбить его из Белоострова. Адмирал В. Ф. Трибуц вспоминал, например, что ему довелось на рассвете 20

сентября командовать всей выделенной для этого боя артиллерией и авиацией флота. В результате массированного огня береговых батарей и корабельной артиллерии, а также стремительного наступления наших сухопутных войск противник был вынужден отойти за линии укрепленного района. Именно на этом рубеже он и оставался до июля 1944 года.

В 1941 году нам удалось удержать ораниенбаумский плацдарм благодаря тому, что в районе Кронштадтской базы по южному берегу Финского залива своевременно соорудили оборонительные рубежи. Их защищали совместно с 8-й армией морские бригады, поддержанные мощными орудиями фортов Красная Горка и Серая Лошадь. Артиллерия этих фортов и сыграла решающую роль в успехе проведенной операции. Будь Ораниенбаум захвачен врагом, флоту пришлось бы труднее и при прорыве из Таллина, и при эвакуации защитников полуострова Ханко. Кронштадт находился бы под обстрелом неприятельских орудий всех калибров, да и морское сообщение с Ленинградом стало бы невозможным.

Немцы потом очень сожалели, что не смогли овладеть этим плацдармом. Они сокрушались, что не удалось «вытеснить с материка состоявшие главным образом из морской пехоты русские войска, которые с целью защиты Кронштадта удерживали в районе Ораниенбаума и западнее плацдарм 50 километров шириной и 26 километров глубиной». Так пишет в «Истории второй мировой войны» Типпельскирх. Важно и другое. Именно с этого плацдарма наши войска, поддержанные Балтийским флотом, нанесли первый мощный удар по обороне противника в январе 1944 года, когда начались бои за окончательное освобождение города Ленина от фашистской блокады.

В 1942 году на Балтике уже не стоял вопрос – удастся сохранить корабли или их придется взорвать, чтобы не стали добычей врага? Немцев под Ленинградом остановили. Но положение Ленинграда, а значит, и Балтийского флота, оставалось трудным. Балтийцы находились в постоянной готовности. Чем ближе шло дело к весне, тем настойчивее стремились немецкая авиация и артиллерия нанести удары по кораблям. Теперь известно, что задачей 1-го воздушного флота люфтваффе было уничтожить боевые корабли в Ленинграде и Кронштадте. Но, несмотря на то, что только за апрель было совершено шесть крупных массированных налетов и некоторые из кораблей получили повреждения, результаты фашистских бомбежек в конечном итоге были малоэффективными.

Гитлеровское морское командование опасалось наших подводных лодок. В районе Таллин, Гогланд немцы буквально

нашпиговали воды Балтики минами. И все же с конца мая в Балтийское море начали прорываться советские лодки. Противник старался с воздуха забросать минами фарватеры у Кронштадта. Наши истребители и зенитная артиллерия не давали его самолетам (а их было выделено более 300) ставить мины точно. При этом около 40 фашистских самолетов было сбито. Дивизионы магнитных тральщиков под командованием капитан-лейтенантов М. М. Безбородова и П. П. Еременко расчистили выход в море нашим подводным лодкам.

Бригада подводных лодок капитана 1 ранга А. М. Стеценко (военком И. А. Рывчин, начальник штаба Л. А. Курников) в трудных условиях блокады смогла подготовить лодки к боевым действиям на коммуникациях гитлеровцев. Опытные командиры-подводники Я. П. Афанасьев, Е. Я. Осипов и И. М. Вишневский, командир дивизиона подводных лодок В. А. Егоров и другие провели свои лодки через многочисленные минные поля вслед за тральщиками, над которыми почти непрерывно висела немецкая авиация. Подводникам нелегко было преодолеть сравнительно небольшое расстояние от Кронштадта до острова Лавансари, но еще тяжелее оказался переход от Лавансари на запад. Протяженность этого перехода превышала 250 миль, и все же лодки первого эшелона вышли на коммуникации врага. Сорок с лишним суток пробыла в море подводная лодка «Щ-406» Евгения Осипова и вернулась с хорошим боевым счетом. Ее командир заслуженно стал Героем Советского Союза, а подводная лодка – Краснознаменной.

Германское командование не ожидало появления наших подводников в открытом море, оно явно переоценило эффективность своих противолодочных средств. «Чьи же подводные лодки топят наши суда?» – недоумевали сначала немцы, не желая верить, что это были советские лодки, так же как не хотели верить летом 1941 года, что Берлин бомбила советская авиация. Но когда более 30 немецких транспортов оказалось на дне Балтики, германскому командованию пришлось убедиться, что советские подводные лодки действуют, и действуют активно.

Нельзя не отдать должное славным делам балтийских подводников, особенно если учесть, насколько важными были в то время для военной промышленности Германии перевозки железной руды из Швеции. Каждый выход наших лодок в море был связан со смертельным риском. Не все они вернулись в родные базы: не возвратилась в Кронштадт подводная лодка «Щ-317», вблизи острова Сескар погибла «Щ-405»…

Бывший командующий Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц подробно рассказывает об этих смелых походах в своей

книге «Подводники Балтики атакуют».

Теперь, много лет спустя, знакомясь с немецкими документами, на которых стоит гриф «Совершенно секретно, только для командования», убеждаешься, как просчиталась верхушка третьего рейха, составляя план «Барбаросса». Она поторопилась заранее списать со счета Краснознаменный Балтийский флот. А он жил, сражался и не только оборонялся, но и наступал. Действовала и флотская авиация. За 1942 год летчики-балтийцы совершили около 30 тысяч боевых вылетов, причем почти половину из них над морем в поиске «подходящей» цели. В этих полетах участвовали и летчики известного полка Е. Н. Преображенского, первыми бомбившие Берлин. Теперь с ленинградских аэродромов приходилось лететь 6–8 часов, чтобы добраться до морских путей сообщения противника, обнаружить транспорт и атаковать его. Как правило, летчики использовали для атак торпеды. А попасть торпедой в цель с самолета очень непросто.

В крейсерских полетах особенно отличились летчики А. З. Пятков, К. С. Деревянных, Г. Я. Червоноокий. С Пятковым мне пришлось некоторое время спустя несколько раз летать из Владивостока в Москву, и он вспоминал одиночные полеты над Балтикой как самые опасные из всех, в каких ему удалось участвовать.

Борьба наших торпедоносцев с транспортами противника, то затихая, то обостряясь, шла до самых последних дней войны. Об одном заслуживающем внимания боевом эпизоде напомнила как-то «Красная звезда».

Был апрель 1944 года. Советские войска успешно очищали от фашистов родную землю. Много городов, больших и малых, было освобождено от оккупантов, но Таллин, памятный сражениями в начале войны, находился еще в их руках. Морем непрерывно поступали туда грузы и пополнение для немецкой армии. Советскому командованию стало известно, что в ночь на 6 апреля из Штеттина в Таллин вышел крупный транспорт водоизмещением 12 тысяч тонн. 1-й гвардейский авиационный полк получил задание атаковать и уничтожить его. В воздух поднялся сам командир полка гвардии подполковник И. И. Борзов. Штурманом с ним полетел Н. Д. Котов. Оба считались первоклассными мастерами торпедирования. В этом полете военная удача снова сопутствовала им. Обнаружив довольно быстро транспорт, Борзов выпустил торпеду и пронесся над самыми мачтами. После сильного взрыва транспорт пошел ко дну. И. И. Борзов и Н. Д. Котов стали Героями Советского Союза.

Наши морские коммуникации в 1942 году проходили под

носом у врага и также требовали постоянного прикрытия флотской авиацией.

В книге «Накануне» я уже писал, насколько велика была в случае войны минная опасность на Балтике. Без многократного предварительного траления фарватеров не мог выйти в море ни один транспорт, ни один боевой корабль. Особенно тщательно приходилось тралить пути от Ленинграда к Кронштадту и Ораниенбауму и от Кронштадта к Лавансари, по которым в 1942 году балтийцы перевезли десятки тысяч человек и немало грузов. Охраной водного района КБФ командовал капитан 1 ранга Ю. В. Ладинский. Много рискованных выходов совершили экипажи тральщиков, этих скромных тружеников моря, бесстрашно действовавших вблизи от берега, занятого противником. Это было траление под прицелом врага.

12 сентября 1941 года я возвращался на самолете из Ленинграда в Москву. Наш «Дуглас» шел низко над городом Новая Ладога. Под крылом самолета в водах озера и канала мелькали баржи, катера, небольшие суда. Где-то здесь были и боевые корабли Ладожской военной флотилии.

Эту флотилию, расформированную после заключения мирного договора с Финляндией в 1940 году, вновь срочно сформировали в 1941 году, после того как Финляндия вступила в войну на стороне германских агрессоров. В флотилию вошли корабли и катера учебного отряда Ладожского пограничного отряда и мобилизованные суда гражданского флота. Балтийцы передали флотилии сторожевые корабли, тральщики, бронекатера, катера «морские охотники». Теперь, когда Ленинград был окружен, задачи резко усложнились.

Еще 30 августа Государственный Комитет Обороны обязал Военный совет Ленинградского фронта принять меры для доставки в город всего необходимого, в первую очередь продовольствия. Сбросив сотни зажигательных бомб, фашисты подожгли знаменитые Бадаевские склады за Невской заставой, где хранились значительные запасы продуктов для жителей более чем трехмиллионного города. Не одни сутки на месте пожара поднимался до самого неба густой дым, подсвеченный по ночам красным пламенем. В начале сентября в Ленинграде был всего полумесячный запас муки. Авиационного бензина оставалось на десять дней, автомобильного и того меньше – дней на семь-восемь. Единственный путь, по которому можно было снабжать теперь осажденный город, лежал через Ладожское озеро. Военный совет фронта поручил Ладожской военной флотилии и Северо-Западному речному пароходству все перевозки из Новой Ладоги и Волховстроя в Ленинград и обратно. Речные суда – баржи и

буксиры – вынуждены были ходить по бурному осеннему озеру. На западном берегу не существовало специально оборудованного места выгрузки, и в бухте Осиновец пришлось срочно строить порт. 12 сентября к берегу бухты, где еще не было оборудованных причалов, пришли две первые баржи, каждая с ценным грузом в 800 тонн зерна.

Дорогой жизни называли этот единственный путь в блокированный Ленинград.

В нашей печати, литературе, в различных устных выступлениях Дорогу жизни иногда отождествляют с ледовой трассой. Объясняется это, видимо, тем, что летние перевозки Ладожской военной флотилии и Северо-Западного пароходства считались их обычным, хотя и трудным, делом. Совсем другое – ледовая трасса. В мирное время никто и представить себе не мог, что по льду Ладоги будет налажено регулярное движение целых колонн автомашин, сопряженное с невероятными трудностями.

Но где и кому было легко в годы войны на Ладоге? И ледовая трасса, и водная коммуникация – все вместе взятое являлось Дорогой жизни для Ленинграда. Экипажи боевых кораблей Ладожской флотилии и судов речного пароходства с одинаковым риском и отвагой доставляли по этой дороге воинские части и грузы для Ленинграда. Только с 12 сентября по 1 декабря 1941 года они перебросили через Ладогу 40 тысяч человек и более 60 тысяч тонн грузов.

Понимая огромное значение Дороги жизни, фашисты ожесточенно бомбили корабли и суда, порты погрузки и разгрузки. Героически защищая ладожскую коммуникацию, в эти месяцы погибли канонерская лодка «Олекма», тральщик «ТЩ-122» и спасательный корабль «Водолаз».

Ставка и Генеральный штаб не раз обращали внимание на ту часть озера, где к не оборудованному еще порту в Осиновце шли под охраной кораблей флотилии речные суда и баржи с продовольствием и боеприпасами. В разговорах со мной Б. М. Шапошников требовал увеличить перевозки в Ленинград и уменьшить потери. «Вы понимаете, что это значит?» – передал он мне однажды слова И. В. Сталина. Это было в октябре 1941 года.

В ту тяжелую осень Ладожской флотилии приходилось заниматься не только перевозкой войск и грузов в Ленинград. В октябре – ноябре обострилась обстановка на Волховском фронте. Пал Тихвин. Возникла угроза Волховстрою. По решению Ставки из Ленинграда на Волховский фронт через Ладогу срочно направили две стрелковые дивизии и бригаду морской пехоты. Им пришлось с ходу вступить в бой. Волховстрой был спасен.

В конце ноября плавающий лед стал мешать движению по

озеру, но ладожцы геройски несли свою боевую вахту. Вплоть до 29 ноября отдельные суда продолжали упорно пробиваться в Осиновец, хотя уже 22 ноября начала действовать ледовая трасса.

Едва появился первый лед, как моряки-гидрографы вместе с бойцами дорожно-эксплуатационного полка принялись прокладывать ледовую трассу через озеро. Вскоре по ней пошли сани с хлебом. Но ждать, пока лед станет абсолютно надежным, возможности не было. Ленинград жил, сражался и работал в тисках блокады. Он голодал. И поэтому 22 ноября на этой трассе зарокотали моторы первых грузовых машин с продовольствием. Доставленное ценой огромного риска, оно спасло жизнь тысячам ленинградцев.

Суровой зимой ладожцы готовились к навигации 1942 года. Сооружали порты, монтировали секционные металлические и строили деревянные баржи.

Навигация 1942 года открылась в конце мая, а закончилась только в начале января 1943 года. Дорога жизни через Ладогу действовала, пока не была прорвана блокада Ленинграда. По ней перевезли в обоих направлениях около 2 миллионов человек, причем более миллиона – по воде. На судах же ладожцы доставили 1 миллион 690 тысяч тонн грузов.

Выполняя личный приказ Гитлера, вражеская авиация днем и ночью бомбила трассу. Только за лето 1942 года фашисты сбросили здесь 6400 бомб, но это не поколебало стойкости и героизма тружеников и воинов Ладоги.

Борясь за коммуникации на Ладоге, немцы и финны попытались высадить десант на остров Сухо, который прикрывал восточную часть трассы. На рассвете 22 октября более 20 военных судов, вооруженных артиллерией и крупнокалиберными пулеметами, под прикрытием 15 самолетов, были обнаружены на подходе к нашему побережью. Меры, принятые командованием Ладожской флотилии и Балтийского флота, были незамедлительными и энергичными. Не прошло и часа, как по вражескому десанту, уже успевшему подойти к острову и начать высадку, ударили наши самолеты. Корабли флотилии смело вступили в бой, не считаясь с численным перевесом врага. Меткий огонь вела по врагу и береговая артиллерия с острова Сухо. Как мне рассказывали потом очевидцы, основная тяжесть отражения вражеского десанта легла на береговую батарею.

Эта, казалось бы, незначительная операция противника вызвала обоснованное беспокойство и в Ставке. Когда я прибыл в Кремль для доклада, там уже получили донесения из Ленинграда. Дело осложнялось тем, что Ленинградский фронт не мог в то время помочь защитникам острова крупными силами. Разгромить

десант способны были только части флота и авиации. Вскоре я получил донесение Военного совета КБФ об успешном отражении десанта и вечером 22 октября сообщил в Ставку: «Десант разгромлен».

В начале ноября я обратился за разрешением вновь выехать в Ленинград. Получив согласие, 8 ноября вылетел туда через Новую Ладогу. С командующим Балтийским флотом В. Ф. Трибуцем и командующим флотилией В. С. Чероковым осматривал там трофеи. Они были невелики: несколько полузатопленных десантных судов. А всего враг потерял 17 десантных судов и 14 самолетов.

После боя у острова Сухо наша флотилия стала полностью господствовать в водах Ладоги и обеспечила бесперебойное движение по Дороге жизни. Геройски воевали ладожцы и после прорыва блокады Ленинграда. В июне – июле 1944 года, когда советские войска перешли в наступление на Карельском перешейке и в Карелии, корабли флотилии высадили десант в тыл финской армии, в устье реки Тулоксы, ладожцы поддерживали артиллерийским огнем наступающие части. Они переправляли войска через реку Свирь и Ладогу.

За мужество и героизм, проявленные ее моряками, Ладожская флотилия в июле 1944 года была награждена орденом Красного Знамени.

Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, вручая в Балтийске 24 июля 1965 года второй орден Красного Знамени Балтийскому флоту, в состав которого в годы войны входила и Ладожская флотилия, сказал: «Много сделали моряки и для того, чтобы в неимоверно трудных условиях наладить связь осажденного города со страной, чтобы жила и действовала проходящая через Ладогу “Дорога жизни”, как ее тогда называли ленинградцы».

Да, ладожцы заслужили высокую оценку нашего правительства.

Тяжелая обстановка под Ленинградом и продвижение частей противника с финской территории уже в первой половине августа вынудили приступить к формированию Онежской флотилии. 7 августа 1941 года по предложению моряков главнокомандование Северо-Западного направления в предвидении операций на Онежском озере приняло решение о формировании флотилии. Первым командующим флотилией был назначен капитан 2 ранга А. П. Дьяконов, комиссаром – батальонный комиссар С. М. Белокопытов.

Для начала 5 буксиров были переоборудованы под канонерские лодки с установкой на них небольших пушек. В

середине сентября они уже вступили в строй как боевые корабли. Численность флотилии на 1 октября составляла всего лишь около 500 человек.

Флотилии предстояло взаимодействовать с 7-й и 32-й армиями. Сухопутные части чувствовали необходимость помощи со стороны Онежского озера, поэтому в октябре на флотилию спешно перебросили из Зеленодольска 4 бронекатера; было вооружено несколько тральщиков. Однако надвинувшийся ледостав на какое-то время приостановил деятельность флотилии.

В апреле 1942 года приказом наркома ВМФ на Онежском озере был сформирован Онежский отряд кораблей, более сильный, чем флотилия, и подчиненный непосредственно Наркомату ВМФ. Он состоял из дивизиона канонерских лодок (7 единиц), дивизиона бронекатеров (8 единиц), дивизиона катерных тральщиков (5 единиц), 4 сторожевых и различных вспомогательных кораблей. Всего к лету 1942 года на Онежском озере насчитывалось уже около 30 кораблей.

Чтобы действия отряда были более успешными, в его состав включили плавучую 76-миллиметровую батарею и 31-й отдельный батальон морской пехоты. Численный состав отряда вырос до 2 тысяч человек.

В самом конце 1942 года отряд был переформирован в Онежскую военную флотилию.

Оказывая поддержку той или иной дивизии, сражавшейся в прибрежном районе, особенно активно и эффективно действовали бронекатера флотилии и канонерские лодки. Своим огнем они не раз обеспечивали успех операциям сухопутных частей. Моряки флотилии первыми ворвались в столицу Советской Карелии – город Петрозаводск и участвовали в его освобождении. Не случайно такую высокую оценку действиям Онежской флотилии дали командующий 7-й армией и командир 272-й стрелковой дивизии, о чем написал в своей книге «На службе народу» Маршал Советского Союза К. А. Мерецков.

Непобежденный Севастополь

Немецкое командование стремилось во что бы то ни стало быстрее захватить Севастополь. Во-первых, город угрожал флангам южной группы немецких армий. Во-вторых, гитлеровцы всячески старались высвободить армию Манштейна, чтобы после отдыха использовать ее на другом направлении. Летом 1942 года они надеялись добиться перелома в ходе войны в свою пользу. А потому еще до завершения боев за Керчь начали стягивать к Севастополю крупные силы.

Бои за Севастополь в июне 1942 года поражают своим упорством и ожесточенностью. Огромному преимуществу врага в силах и в технике, стремлению Манштейна любой ценой выполнить приказ фюрера, заранее подарившего ему бывший Воронцовский дворец в Алупке, был противопоставлен массовый героизм, беззаветная преданность Родине моряков Черноморского флота и воинов Приморской армии. Почти месяц шли непрерывные жестокие бои за город. Это оказало влияние на весь ход весенне-летнего наступления немецкой армии. Такого упорного сопротивления враг не ожидал.

Третий штурм Севастополя начался 7 июня 1942 года, хотя фактически борьба за город не прекращалась с ноября 1941 года. Непрерывно шли бои на суше и в воздухе, совершенствовалась оборона, пополнялись, хотя и не в полной мере, запасы продовольствия и боеприпасов. После декабрьского штурма и особенно после того, как противник в январе вторично занял Феодосию, снабжать Севастополь с каждым днем становилось все труднее. Готовя большое наступление в Крыму, немецкое командование широко использовало авиацию и торпедные катера, чтобы прервать наши коммуникации, главным образом те, что шли к фронту. Командование Черноморского флота не имело возможности обеспечить прикрытие тихоходных транспортов с воздуха, а потому было вынуждено использовать для перевозки людей и грузов боевые корабли, подводные лодки и самолеты.

Вопросы снабжения Севастополя всем необходимым для отражения натиска противника постоянно находились в центре внимания Военсовета флота. Город не был в полном смысле слова блокирован с моря, но господство в воздухе немецкой авиации делало каждый рейс в осажденную крепость все более рискованным и опасным. От транспортов приходилось отказываться, поручив эту задачу боевым кораблям. Вся тяжесть перевозок легла на корабли эскадры. С февраля по июнь они сделали 92 рейса. Пришлось привлекать и подводные лодки. 27

из них совершили в мае – июне 1942 года 80 переходов с целью доставки грузов и вывоза раненых.

Ходом морских перевозок в Севастополь и Керчь было очень озабочено Верховное Главнокомандование. Потери кораблей или задержка в доставке грузов вызывали справедливые упреки со стороны Ставки и Генерального штаба. Б. М. Шапошников не раз приглашал меня к себе, чтобы я доложил об организации перевозок и обеспечении транспортов.

Разбираясь теперь в документах, я задал себе вопрос: с какого времени командование Черноморского флота и Приморской армии стало ждать очередного штурма Севастополя?

Выступая на упоминавшейся уже конференции в 1961 году, Ф. С. Октябрьский говорил: «На основании неопровержимых и точных данных 19 апреля, т. е. почти за три недели до наступления армии Манштейна на Керченском полуострове, я лично доложил Военсовету Крымского фронта о готовящемся ударе».

К сожалению, я не смог найти в архивах официальных докладов Военного совета Черноморского флота Ставке или Наркомату ВМФ с подобным предупреждением. Насколько я помню, при обсуждении положения в Крыму у маршала Буденного в конце апреля командующий флотом тоже не говорил о возможности скорого наступления противника. Очевидно, данные разведки еще не были проверены настолько, чтобы докладывать их Москве и Главкому. Но это не меняет дела. Главное, в Севастополе считались с возможностью нового вражеского штурма и готовились отразить его. Тревога за судьбу города усилилась, когда гитлеровцы начали наступление на Керчь.

Готовясь к штурму, противник сосредоточил вокруг Севастополя около 204 тысяч немецких и румынских солдат и офицеров, 670 артиллерийских орудий калибра от 75 до 420 миллиметров, 655 противотанковых пушек, 720 минометов, 450 танков и 600 самолетов. Подвез он сюда и батарею сверхтяжелых 615-миллиметровых мортир, а также знаменитую 800-миллиметровую пушку «Дора» на железнодорожной установке. Эта исполинская пушка предназначалась для разрушения линии Мажино во Франции еще в первую мировую войну. Ствол «Доры» был длиной около 30 метров, а лафет достигал высоты трехэтажного дома.

Численность войск Севастопольского оборонительного района составляла около 106 тысяч человек, из них в боевых частях насчитывалось 82 тысячи. На вооружении этих сил имелось 600 орудий разных калибров, около 2 тысяч минометов,

38 танков, 53 исправных самолета.

Соотношение сил было явно в пользу противника. «Если бы немцы бросили против нас воздушный десант прямо в город, положение было бы катастрофическим», – говорил вице-адмирал Октябрьский на упомянутой выше конференции. Не следует забывать, что враг располагал большими возможностями для снабжения и пополнения своих войск. Он имел безопасные сухопутные коммуникации, а мы могли использовать для подвоза и эвакуации только морские пути, находившиеся под ударами немецкой авиации.

Для морской блокады Севастополя немецкое командование создало специальную группу из торпедных катеров и самолетов. С мая они начали минирование внутреннего Севастопольского рейда. Все аэродромы находились под постоянным огнем артиллерии, их бомбила авиация противника. Защитникам Севастополя не хватало оружия, боеприпасов. Будучи в апреле – мае 1942 года на юге, я послал телеграмму в Ставку: «В базах Черноморского флота имеется до 5000 прекрасных бойцов, могущих быть использованными для обороны Севастополя, но не имеющих оружия. Убедительно прошу в срочном порядке выделить 5000 винтовок». Но с оружием было туго. В дни штурма не удавалось перекрывать суточного расхода снарядов, мин и патронов. Иначе говоря, запасы гарнизона города-крепости таяли.

Севастополь, вокруг которого все туже смыкалось кольцо осады, не мог больше рассчитывать на регулярную поддержку крупных кораблей. Военный совет флота настойчиво просил о помощи, но ни главнокомандование направления, ни Ставка не могли в той обстановке оказать ее в тех размерах, в каких это требовалось. Флот был готов даже на тех немногих аэродромах, которыми мы располагали в районе Севастополя, принять еще сотню истребителей, готов был перевезти танки даже на линкоре, если они будут поданы в Поти или Туапсе. Однако после потери Керчи все силы и средства крайне нужны были в другом месте: враг готовился наступать на Волгу и Кавказ.

Пробиваться в осажденный город морем или по воздуху с каждым днем становилось все труднее. За первую половину июня флот потерял транспорты «Грузия», «Абхазия», «Белосток». Погиб танкер «Громов». К концу месяца только подводные лодки могли снабжать Севастополь, но много ли груза способны были они доставить?

Противник своей авиацией блокировал подступы к городу даже с моря. В остальных районах Черного моря превосходство было на нашей стороне. Это позволяло нам не только предупредить возможную высадку десанта в тыл нашим войскам

где-нибудь на Кавказском побережье, но и сорвать «молниеносное» наступление на Кавказ через Керченский пролив. В итоге немцы потеряли три месяца, но так и не «перешагнули», как намеревались, через Кавказский хребет. И все это в условиях, когда наш флот мог пользоваться только неудобными базами Кавказского побережья: в Поти была очень мала гавань, а Батумский рейд не был защищен от волн.

Опасность, надвинувшаяся на флот с суши, определила характер его операций и на берегу, и в море, и в воздухе. Взаимодействие же с армией, ставшее непременным условием еще со времен обороны Одессы, превратилось в Севастополе в главное условие прочности обороны. Об этом следует знать и помнить.

Командующий Приморской армией генерал И. Е. Петров почти всю войну прошел вместе с флотом. К июню 1942 года Иван Ефимович Петров и его начальник штаба Николай Иванович Крылов уже имели за плечами богатый опыт борьбы с врагом: героическую оборону Одессы, критические дни Крыма и Севастополя в ноябре и декабре 1941 года. Моряки убедились, что без сухопутных сил невозможно оборонять базу с суши, а воины Приморской армии поняли, что при поддержке кораблей и береговых батарей они смогут еще долго защищать Севастополь.

За обороной Севастополя внимательно следили в Москве. После того как мы оставили Керченский полуостров, положение города-крепости чрезвычайно осложнилось. Я распорядился, чтобы обо всех телеграммах из Севастополя мне докладывали немедленно. Многие из них были адресованы Ставке, но и те, что шли к нам – в Наркомат ВМФ, – немедленно направлялись в Генеральный штаб для доклада Верховному Главнокомандующему.

Начальник Главного политуправления ВМФ И. В. Рогов знакомил меня с политдонесениями из Севастополя. Политорганы и партийные организации флота и Приморской армии, городской комитет партии вели огромную мобилизующую и воспитательную работу. Личный пример коммунистов, их умение вдохновлять и вести за собой людей – вот главная сила, обеспечивавшая стойкость и героизм защитников Севастополя.

Севастополь и все, что с ним связано, до сих пор живет во мне. Восемь лет проплавал я на Черном море.

И хотя город лучше всего зрительно запомнился мне таким, каким я видел его с мостика крейсера, возвращаясь из похода, тем не менее за восемь лет я изучил и запомнил каждый его уголок. И будоражащий душу каждого русского человека памятник затопленным кораблям при входе в Северную бухту, и

старинные пушки на Историческом бульваре, сохранившиеся еще со времен Крымской войны, и развалины знаменитого Четвертого бастиона, куда я, тогда еще молодой офицер, приходил с особым чувством, потому что они воскрешали в памяти и образы реально существовавших героев, которые пролили здесь свою кровь за Отечество, и образы не менее дорогие и близкие – героев, описанных пером Толстого.

Читая оперативные сводки из Севастополя с названиями знакомых мне населенных пунктов или высот, я отчетливо представлял себе картину боев, залпы наших крупных береговых батарей. Сколько раз доводилось прежде буксировать большой корабельный щит, когда эти батареи, порознь или вместе с кораблями, проводили учебную стрельбу! Я мысленно видел и гибель хорошо знакомого мне крейсера «Червона Украина», затонувшего у бывшей пристани Морфлота, и гибель транспорта «Абхазия» – у стенки Сухарной балки. Но, конечно, вдали от Севастополя я не мог нарисовать себе полной картины его героической эпопеи во всех ее деталях. И уж совершенно не мог представить себе, что от любимого города останутся только руины.

Теперь город стал еще красивее прежнего. Вечный огонь, зажженный на Малаховом кургане, памятники на местах боев всегда будут напоминать о славных героических днях.

Как гранитный утес, стоял Севастополь на пути врага. Гитлеровские генералы сосредоточивали свои дивизии и армии для наступления на Кавказ, рассчитывая захватить с тыла Новороссийск и Туапсе. Но Севастополь по-прежнему приковывал к себе внимание немецкого верховного командования.

В июне 1942 года борьба за город-крепость с каждым днем становилась ожесточеннее. Я ежедневно ждал вопроса Верховного Главнокомандующего: «Как в Севастополе?». Желая получать информацию из первых рук, он нередко приказывал мне докладывать ему по телефону. В ту пору Б. М. Шапошников уже сильно болел, и обязанности начальника штаба переходили в руки А. М. Василевского.

После наших неудач у Керчи мои доклады о героической борьбе защитников Севастополя вызывали у И. В. Сталина, как я видел, явно теплое чувство. Кажется, Черчилль где-то сказал, что, находясь у власти, человек не имеет представления, «каким чертовски тяжелым может быть положение обыкновенных рядовых людей». Но тяжелое положение севастопольцев в июне 1942 года мы все хорошо представляли.

12 июня Верховный Главнокомандующий послал им телеграмму:

«Вице-адмиралу Октябрьскому, генерал-майору Петрову.

Горячо приветствую доблестных защитников Севастополя – красноармейцев, краснофлотцев, командиров и комиссаров, мужественно отстаивающих каждую пядь советской земли и наносящих удары немецким захватчикам и их румынским прихвостням.

Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для Красной Армии и советского народа.

Уверен, что славные защитники Севастополя с достоинством и честью выполнят свой долг перед Родиной. Сталин».

К этому времени не только у нас в стране следили за ходом боев под Севастополем. Многие понимали, что каждый день его героического сопротивления вносит весомый вклад в общую борьбу с фашизмом. «Правда» 15 июня 1942 года писала: «Весь советский народ, народы свободолюбивых стран сегодня с затаенным дыханием следят за ожесточенным сражением, которое ведет севастопольский гарнизон, отражая бешеные атаки врага». В середине июня атаки немецких войск были действительно бешеными. На карте Севастополь выглядел точкой, но сколько было сосредоточено в этой «точке» пламенной ненависти к врагу, какое упорство проявляли наши герои!

Не задаваясь целью подробно описать борьбу за Севастополь в июне 1942 года, я все же попытаюсь по впечатлениям, документам и воспоминаниям непосредственных участников проследить ход этой борьбы и дать представление о том поистине массовом героизме, который отличал оборону Севастополя особенно на последнем этапе.

Наступление на Севастополь началось мощной артиллерийской и авиационной подготовкой, длившейся пять дней. За эти дни вражеская артиллерия выпустила свыше 13 тысяч снарядов, а авиация сбросила около 48 тысяч бомб.

7 июня немецкая пехота под прикрытием артиллерийского огня и авиации и в сопровождении танков перешла в наступление. Но ни 7-го, ни 8 июня враг не добился существенных результатов. В немецком донесении сообщалось: «Наступление наталкивается на планомерно оборудованную, сильно минированную и с большевистским упрямством защищаемую систему позиций. Непрерывный губительный огонь артиллерии противника ведется по всем немецким позициям. Уже первые дни боев показывают, что под этим адским артиллерийским огнем наступление дальше вести невозможно».

Да, «под адским артиллерийским огнем» наших батарей фашисты действительно не могли наступать так, как им хотелось.

Они рассчитывали продвинуться в первый же день штурма,

но якобы подавленные ими огневые точки оживали будто по волшебству. Не помогли и психические атаки шедших во весь рост гитлеровцев. Их отбили по всему фронту. Более трех тысяч вражеских трупов, десятки танков остались на поле боя.

Необходимо подчеркнуть роль береговой обороны во главе с генералом П. А. Моргуновым. Он и его подчиненные еще до войны произвели рекогносцировочные работы для строительства укреплений вокруг города. Правда, к осуществлению этих планов удалось приступить лишь тогда, когда враг уже приближался к городу. Личный состав береговой обороны и инженерного отдела флота в кратчайшие сроки построил доты и дзоты, которые встали на пути гитлеровцев. Спешно созданные оборонительные рубежи заняли моряки и воины Приморской армии, совершенствуя их уже в ходе напряженной борьбы за город.

Батареи береговой обороны стали опорными узлами, а нередко и командными пунктами сухопутных частей. Упорно удерживаемые, такие опорные узлы позволяли выигрывать время для передислокации частей во время яростных вражеских атак. 305-миллиметровая батарея на Херсонесском мысу сдерживала атаки неприятеля до самых последних минут организованного сопротивления в Севастополе.

Фашисты стремились взломать нашу оборону, но советские воины дрались геройски. И если врагу где-нибудь удавалось захватить клочок земли, наши бойцы яростными контратаками отбивали его обратно. Полустанок Мекензиевы Горы несколько раз переходил из рук в руки. Под градом бомб и снарядов советские солдаты и матросы восстанавливали разрушенные укрепления, строили новые. Боеприпасы и оружие укрывали в скалах. Героически сражались 172-я, 25-я, 95-я и 345-я стрелковые дивизии, 7-я и 79-я бригады морской пехоты.

Враг нес огромные потери. Немалыми были они и у защитников Севастополя. 9 июня получила серьезное повреждение береговая батарея № 30, известная меткостью своего огня. 10 июня были потоплены эсминец «Свободный» и санитарный транспорт «Абхазия».

Потери флота росли, но, несмотря ни на что, корабли продолжали сражаться за Севастополь. Гремели залпы орудий крейсера «Молотов», эсминца «Бдительный».

Самые ожесточенные бои шли на Северной стороне, где враг наступал особенно яростно, чтобы через Северную бухту усилить огонь по городу. 17 июня мы потеряли в боях очень много людей и техники. На следующий день гитлеровцам удалось блокировать 30-ю батарею, которая затем вела бой в окружении. Личный состав батареи решил погибнуть, но не сдаваться.

Эту 12-дюймовую батарею хорошо знали все черноморцы. Помнил ее и я. В 1935 году мне довелось быть свидетелем ее отличной стрельбы. Командуя крейсером «Червона Украина», я получил приказ буксировать щит, когда на инспекторскую стрельбу к нам прибыл тогдашний начальник Политического управления Красной Армии Я. Б. Гамарник. Все мы радовались точным попаданиям в щит с первых же залпов, и никто не думал, что эти могучие орудия в броневых башнях через несколько лет будут вынуждены отражать врага не с моря, а с суши. Но случилось именно так.

Бои становились все тяжелее.

«95-я стрелковая дивизия почти вся выбита, в полках осталось где сто человек, а где и меньше того. Северные укрепления защищает сводная рота саперного батальона береговой обороны главной базы… Оставшаяся у защитников Северной стороны подвижная артиллерия 95-й стрелковой дивизии и зенитные батареи ПВО подтянуты к Инженерной пристани и Михайловскому равелину, но… нет ни одного снаряда и негде взять», – говорилось в оперативной сводке за 20 июня.

Когда бои за Северную сторону достигли наибольшего накала, туда для подкрепления были посланы моряки с кораблей охраны рейда – стало ясно, что, если противник захватит Северную сторону и выйдет на берег бухты, охранять рейд уже не будет смысла и возможности.

Развернулись бои за знаменитый Константиновский равелин. Корабли, входившие в порт и выходившие из него, всегда следовали мимо этого старого форта. С него в 1854 году город был оповещен о приближении неприятеля. Теперь под командованием капитана 3 ранга М. Е. Евсеева моряки вместе с пехотинцами майора И. П. Дацко отстаивали последний бастион на пути к Северной бухте.

Положение Севастополя становилось критическим.

Подобно тому, как в дни битвы под Москвой невольно вспоминались события Отечественной войны 1812 года, борьба за Севастополь воскрешала его эпопею в годы Крымской войны.

– Севастопольцы повторили былую героическую оборону, – сказал мне как-то нарком судостроительной промышленности Вячеслав Александрович Малышев, с которым мы были тесно связаны во время войны.

– И да и нет, – ответил я. – Тогда война шла в одном измерении – на земле, теперь же враг наносит удары и с воздуха, и с моря.

Да, испытания, выпавшие на долю Севастополя в 1941–1942 годах, несравнимы с теми, что были в прошлом столетии.

Шипящие, готовые вот-вот разорваться ядра, изображенные на старых картинах, не могут идти ни в какое сравнение с авиабомбами, снарядами, минами, которые сотнями тонн фашисты обрушивали на город изо дня в день. Никакие укрытия не спасали от мощных взрывов. Даже броня башенных орудий береговых батарей не всегда выдерживала попадания крупнокалиберных снарядов. Не было во время Крымской войны и полной круговой осады. Когда все возможности обороны были исчерпаны и было решено отступать, русские войска по наведенному через бухту мосту ушли на Северную сторону.

Сейчас здесь борьба шла не на жизнь, а на смерть. Немцы атаковали со всех сторон, за спиной наших бойцов было море да сотни миль расстояния до кавказских берегов.

Стремясь лишить Севастополь всякой поддержки извне, уничтожить все пути к нему по воде и по воздуху, немцы бросили в дело новые соединения авиации.

Когда положение стало совсем критическим, лидер «Ташкент» под командованием капитана 3 ранга В. Н. Ерошенко и комиссара Г. А. Коновалова доставил пополнение: в Севастополь была переброшена 142-я стрелковая бригада (1264 человека) и немного боеприпасов. Это был последний рейс в Севастополь крупного надводного корабля. Лидер всего несколько часов находился в гавани, где обстреливался почти каждый метр водного пространства. За это время «Ташкент» успел разгрузиться и принять на борт 2300 женщин, детей и раненых.

Если бы на «Ташкент» было принято такое количество здоровых людей, то и тогда невозможно было бы не удивляться, как они там разместились. Но, кроме людей, лидер взял еще знаменитую панораму «Оборона Севастополя», спасенную матросами из огня.

На рассвете 27 июня Ерошенко повел корабль в Новороссийск. Враг послал вдогонку авиацию. «Юнкерсы» и «мессершмитты» сбросили на «Ташкент» не менее трехсот бомб. Несмотря на умелое маневрирование корабля, несмотря на его сильный и меткий зенитный огонь, гитлеровцам удалось положить рядом с ним много бомб. «Ташкент» получил повреждения, принял много воды и, по рассказам очевидцев, только чудом оставался на плаву. Экипаж и пассажиры держались исключительно мужественно.

Командующий эскадрой Л. А. Владимирский на торпедном катере вышел в море, чтобы лично встретить лидер и, если потребуется, оказать ему помощь. Вечером 27 июня «Ташкент» благополучно прибыл в Новороссийск. Но это был последний рейс корабля. Вскоре он был потоплен немецкой авиацией в

гавани Новороссийска. Последнее свое плавание совершил на нем и писатель Евгений Петров.

С Евгением Петровичем я познакомился в 1933 году во время заграничного плавания в Турцию, Грецию, Италию. Ближе я узнал его во Владивостоке в 1938 году – там мы вместе были на учениях в море. После этого изредка встречались в Москве или разговаривали по телефону. По словам людей, видевших Е. П. Петрова в последние недели его жизни, его мечтой было побывать в Севастополе. И он побывал там. Был очевидцем последних дней героической обороны и перед отъездом позвонил мне. Обещал рассказать, а главное – написать обо всем, что увидит. Нелепая смерть настигла его, когда он возвращался на самолете в Москву.

Вспоминаются слова Е. П. Петрова о поведении командира корабля Василия Николаевича Ерошенко и всего экипажа:

«Не могу без волнения вспоминать об этом. Я почти все время находился на мостике и своими глазами видел, как действовали моряки во время налета вражеской авиации и атак торпедных катеров… Ерошенко, например, во время налета авиации переходил с правого крыла мостика на левый. Щурясь, смотрел на пикирующий самолет, определял расстояние до него и хриплым голосом командовал: “Лево руля”, “Право руля”. Иногда даже ободряюще подмигивал мне как пассажиру…»

Да, Василий Николаевич Ерошенко проявил себя настоящим героем. Под стать ему оказался и личный состав. Недаром С. М. Буденный, благодаря личный состав, сказал в Новороссийске: «Я знал в гражданскую войну немало героев и героических дел, и мне приятно было сегодня узнать, что вы – моряки-черноморцы, экипаж “Ташкента” – проявили массовый героизм».

Говоря о подвиге «Ташкента», не могу не вспомнить добрым словом эсминцы «Бдительный» и «Безупречный» под командой А. Н. Горшенина и П. М. Буряка. Экипажи обоих кораблей героически проявили себя еще в дни обороны Одессы. Самой высокой похвалы заслуживали прорывы эсминцев в осажденный Севастополь.

Особенно трудные задачи выпали на долю «Безупречного». Петр Максимович Буряк был человеком редкой храбрости. Он верил в свое военное счастье, и ему действительно везло до поры до времени. Пять раз пробивался «Безупречный» сквозь огненную блокаду к защитникам Севастополя и оставался при этом невредимым. В конце июня 1942 года «Безупречный» снова ушел в Севастополь. Из этого похода он уже не вернулся. Эсминец погиб, когда до цели оставалось всего несколько десятков миль. Шедший рядом «Ташкент» пытался помочь людям, оказавшимся в воде, но потерпевшие знали, что лидер везет пополнение городу-крепости,

и наотрез отказались от помощи.

В тот день вместе с Петром Максимовичем Буряком погиб его шестнадцатилетний сын Володя, плававший юнгой на эсминце…

Неисповедимы бывают не только судьбы людей, но и судьбы кораблей. Подводная лодка «М-32» под командованием капитан-лейтенанта Н. А. Колтыпина утром 23 июня, доставив в Севастополь мины для минометов, патроны и бензин, вынуждена была уйти под воду, чтоб не погибнуть под огнем врага. Командир решил не всплывать, пока бухту не скроет от глаз противника ночь. Но еще при переходе в Севастополь насыщенная парами бензина лодка стала огнеопасной, и днем в центральном посту произошел взрыв. Несколько подводников получили ожоги и ранения. Нечем стало дышать. Но всплыть до наступления темноты, повторяю, было невозможно. Постепенно люди стали терять сознание. Через несколько часов в сознании находились только капитан-лейтенант Колтыпин и старшина Пустовойтенко. Около 17 часов впал в полуобморок-полусон и капитан-лейтенант, правда, перед этим он успел приказать старшине, чтобы тот разбудил его в 21 час. С трудом продержавшись до этого срока, Пустовойтенко попробовал поднять командира, но тот оставался недвижим. Итак, на всей лодке, кроме старшины, не было никого, кто мог бы что-то делать… Стоило Пустовойтенко на минуту ослабить волю, задремать, и никаких шансов на спасение всех, кто был в лодке, не осталось бы.

Понимая это, старшина стал продувать цистерны. Лодка всплыла. Первым долгом он хотел вынести на воздух и привести в чувство командира. Но, едва открыв люк, Пустовойтенко сам потерял сознание. Никем не управляемую лодку понесло к каменистому берегу. Казалось, все кончено… Однако Пустовойтенко все же пришел в себя. Вынес наверх командира. Сознание вернулось к капитан-лейтенанту. Свежий воздух вернул к жизни и других членов экипажа. И хотя лодка была уже на камнях, людям ценой неимоверных усилий удалось снять ее. Подводная лодка «М-32» 25 июня пришла в Новороссийск.

В последние дни июня обстановка в Севастополе резко ухудшилась. В это время командующий оборонительным районом Ф. С. Октябрьский вместе с членом Военного совета Н. М. Кулаковым телеграфировал: «Москва – Кузнецову; Краснодар – Буденному, Исакову. Исходя из данной конкретной обстановки, прошу разрешить мне в ночь на 1 июля вывезти самолетами 200–250 ответственных работников, командиров на Кавказ, а также и самому покинуть Севастополь, оставив здесь своего заместителя генерал-майора Петрова И. Е. Противник прорвался с Северной стороны на Корабельную. Боевые действия приняли характер

уличных боев. Оставшиеся войска сильно устали, хотя большинство продолжает героически драться. Противник резко увеличил нажим авиацией, танками. Учитывая сильное снижение огневой мощи, надо считать, что в таком положении мы продержимся максимум 2–3 дня».

Об этой телеграмме мне доложили около 11 часов 30 июня. Хотя Севастопольский оборонительный район оперативно подчинялся маршалу Буденному, я понимал, что моя обязанность прежде всего – своевременно дать ответ. Армейское командование в Краснодаре еще болезненно переживало недавнюю неудачу на Керченском полуострове. По опыту эвакуации Таллина я полагал, что главком едва ли примет решение сам, не запросив Ставку. Времени же для запросов и согласовании уже не оставалось. По обстановке было ясно: Севастополь придется оставить. Поэтому, еще не заручившись согласием Ставки, я приказал ответить вице-адмиралу Октябрьскому: «Нарком ваше предложение целиком поддерживает». Переговорив со Сталиным, в 16 часов 40 минут я послал Военному совету Черноморского флота телеграмму о том, что эвакуация Военсовета разрешена.

В ночь на 1 июля Военный совет Черноморского флота вылетел с единственного оставшегося в наших руках аэродрома около Херсонесского маяка в Новороссийск.

Соглашаясь с эвакуацией Военного совета флота из Севастополя, я рассчитывал на то, что в городе останется генерал-майор И. Е. Петров, заместитель командующего флотом, который будет руководить обороной до последнего момента. Но 1 июля в телеграмме в адрес Сталина, мой и Буденного уже из Новороссийска Военный совет флота донес: «Старшим начальником в Севастополе оставлен комдив-109 генерал-майор П. Г. Новиков, а его помощником по морской части – капитан 3 ранга А. Д. Ильичев». Это было для меня полной неожиданностью и поставило в трудное положение перед Ставкой.

– Вы говорили, что там останется генерал-майор Петров? – нахмурился Сталин.

Мне ничего не оставалось, как сослаться на первую телеграмму командующего Черноморским флотом.

В своей ответной телеграмме я давал разрешение на выезд только Военного совета и группы руководящего состава, если в Севастополе останется генерал Петров. В этом случае я рассчитывал, что борьба еще какое-то время будет продолжаться. Так обстановку, видимо, понимал и Верховный Главнокомандующий. Сейчас же все изменилось. Теперь нельзя было надеяться на организованное сопротивление в течение хотя

бы недели и эвакуацию оставшихся войск. Этим и было вызвано недовольство Сталина.

Однако Севастополь продолжал сражаться. Прижатые к морю, его защитники держались еще более десяти дней, оказывая мужественное сопротивление врагу. Вот что рассказывал потом начальник артиллерии 95-й стрелковой дивизии полковник Д. И. Пискунов, который оставался в Севастополе до 12 июля:

– Четыре бойца и политрук были прижаты противником к морю на мысе Фиолент. Они приняли бой. Очевидно, противник стремился захватить их в плен живыми и атаковал целым взводом. Гитлеровцев подпустили на близкое расстояние и в мгновение ока срезали из автоматов. Тогда враг предпринял атаку тремя танками с двадцатью пятью автоматчиками. Два танка были подбиты, много немцев убито и ранено. Но патроны и гранаты кончились… И тогда со словами: «Да здравствует Родина!» – герои бросились с обрыва в море…

Подобных подвигов в те дни в Севастополе было немало.

В годы войны не всегда удавалось сразу установить полную картину борьбы за наши города. Борьба зачастую продолжалась еще несколько дней после официального сообщения о том, что город оставлен. Так было в Либаве, так было и в Севастополе. Лишь со временем стали известны героические дела отдельных подразделений и групп. В городе, и особенно на Херсонесском мысу, оставалось довольно много красноармейцев, краснофлотцев и командиров. Возглавил их командир 109-й стрелковой дивизии генерал-майор П. Г. Новиков.

Были ли приняты все меры для эвакуации? Этот вопрос мне приходилось слышать не раз. Вопрос о возможном оставлении Севастополя должен был стоять перед командованием флота, главнокомандованием Северо-Кавказского направления, которому Черноморский флот был оперативно подчинен, и Наркоматом ВМФ. Все эти инстанции обязаны были заботиться не только о борьбе до последней возможности, но и о вынужденном спешном отходе, если этого потребует обстановка. Эвакуация оставшихся войск после третьего штурма Севастополя еще ждет объективного, исторического анализа; сделать подробный анализ в рамках воспоминаний трудно.

Однако я должен ответить на некоторые вопросы, относящиеся ко мне лично. Да, об эвакуации войск, конечно, следовало подумать нам, в Наркомате ВМФ, подумать, не ожидая телеграммы из Севастополя. Никакая другая инстанция не должна была заботиться о защитниках Севастополя так, как Главный морской штаб под руководством наркома. Ни оперативное подчинение флота Северо-Кавказскому

направлению, ни руководство Севастопольским оборонительным районом (через главкома направления или непосредственно со стороны Ставки) – ничто не освобождало от ответственности нас, флотских руководителей в Москве. И меньше всего следует упрекать в непредусмотрительности местное командование, которому была дана директива драться до последней возможности. Военные советы Черноморского флота и Приморской армии со своими штабами в обстановке напряженных боев не могли заранее заниматься разработкой плана эвакуации. Все их внимание было сосредоточено на отражении атак врага.

Больше внимания назревавшей эвакуации из Севастополя должен был уделить штаб главнокомандования направления, находившийся в Краснодаре. Трудно судить, почему он этого не сделал. Но, так или иначе, этот вопрос ни в одной инстанции детально не обсуждался.

Когда 30 июня Ф. С. Октябрьский доложил о необходимости оставить Севастополь, нам в Москве представлялось, что борьба может продлиться еще неделю-две. Но этот расчет был неверен, мы переоценили силы и возможности обороняющихся. Прорыв противника с Северной стороны на Корабельную оказался для нас неожиданным. Как-то, уже позже, я разговаривал об этом с адмиралом И. С. Исаковым, который был в те дни заместителем главкома и членом Военного совета направления. Он откровенно сказал, что «если бы эвакуация была до деталей продумана и проведена раньше, возможно, удалось бы вывезти больше людей». Но это только предположение. Если бы мы, скажем, в середине июня 1942 года поставили перед Ставкой вопрос об эвакуации Севастополя и получили разрешение, что маловероятно, то в этом случае было бы вывезено больше людей и даже кое-какая техника.

Но в таком грандиозном сражении, какое происходило за Севастополь, никто не мог предусмотреть, когда возникнет критическое положение. Приказ Ставки, весь ход войны, обстановка тех дней на фронтах требовали драться в Севастополе до последней возможности, а не думать об эвакуации. Иначе Севастополь не сыграл бы своей большой роли в борьбе за Кавказ и косвенно за Сталинград, армия Манштейна не понесла бы таких потерь и была бы переброшена раньше на новое важное направление. Как я уже говорил, всего за несколько дней до конца боев в Севастополь на лидере «Ташкент» прибыло пополнение. Признать это ошибочным никак нельзя.

Когда немцы продвинулись к последним рубежам севастопольцев на Херсонесе и все водное пространство вокруг стало простреливаться, посылать туда транспорты или крупные

боевые корабли стало невозможно. Малые же сделали все, что было в их силах, люди уже вплавь добирались до них под огнем пушек и автоматов. После 1 июля в район смогли прорваться лишь две подводные лодки, два тральщика и несколько сторожевых катеров. Часть защитников Севастополя, эвакуировать которых не удалось, все же пробились в горы и присоединились к партизанам. Некоторые из них позднее участвовали в освобождении Севастополя вместе с нашими наступающими частями.

Итак, Севастополь был оставлен. Однако значение его обороны трудно переоценить. Это была не просто упорная оборона одного города, а целая эпопея, оказавшая огромное влияние на весь ход войны и сыгравшая исключительную роль в отражении наступления южной группы немецких армий.

Борьба защитников Севастополя оказывала огромную помощь нашему фронту за сотни километров от этого города. Не случайно о нем так много говорили и наши доброжелатели, и наши враги. Севастополь был нужен фашистам еще в октябре – ноябре 1941 года, а они сумели захватить его ценою огромных потерь только в июле 1942 года.

История войн знает немало случаев упорной обороны приморских городов и военно-морских баз, но найти что-либо равное обороне Севастополя трудно. Где и когда так стойко, самоотверженно и в таком неразрывном единстве армия, флот и население столь долгое время защищали город, взятый врагом в кольцо? Где и когда осажденные были так неколебимы в решимости держаться до последней возможности? Подвиг Севастополя можно, пожалуй, сравнить с подвигом Ленинграда. (…)

На северных морских дорогах

В 1942 году война в Заполярье стала позиционной. Однако оборону главной базы флота и Кольского залива Ставка Верховного Главнокомандования возложила на Северный флот.

В конце июля был создан Северный оборонительный район. Командующего районом генерал-лейтенанта береговой службы С. И. Кабанова сразу подчинили командующему флотом. Сделали это по предложению Наркомата ВМФ, которое не встретило возражений ни со стороны Генерального штаба, ни со стороны Верховного Главнокомандующего. Спорный прежде вопрос – кому подчинять командование обороной военно-морских баз с суши и приморских участков – прояснился сам собой в ходе войны. Ставка учла опыт Одессы, Севастополя, Ханко. Последующие события подтвердили правильность организации Северного оборонительного района и назначения Сергея Ивановича Кабанова. Он прекрасно справился с задачей. Создание Северного оборонительного района благоприятно сказалось на организации взаимодействия флота с войсками 14-й армии.

В условиях бездорожья Северной Норвегии боеспособность немецких войск в Заполярье полностью зависела от морских перевозок. Для фашистской Германии морские пути на Севере были важны еще и потому, что по ним вывозилось ценное стратегическое сырье: никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот не только защищал свои морские коммуникации, но и стремился помешать врагу пользоваться путями вдоль берегов Норвегии. Уже с конца июля 1941 года противнику пришлось ввести конвоирование своих судов. Возле баз, портов и на подходах к фиордам гитлеровцы выставляли корабельные дозоры, усиливали противолодочную оборону.

Подводные лодки, сведенные в бригаду, которой командовал капитан 1 ранга Н. И. Виноградов, были в годы войны главной ударной силой Северного флота. Четыре дивизиона бригады возглавляли прославленные подводники – капитаны 2 ранга М. И. Гаджиев и И. А. Колышкин, капитаны 3 ранга Н. И. Морозов и М. Ф. Хомяков. В строю постоянно находилось около 20 подводных лодок: переведенные с Балтики и получаемые от судостроителей лодки с трудом возмещали потери. К концу 1942 года число подводных лодок на Севере у нас и у противника было примерно равным.

Командование флота стремилось охватить действиями подводных лодок возможно большую часть пути вражеских

конвоев вдоль северного побережья Норвегии. Это вынуждало противника распылять противолодочные силы. А наши подводные лодки начали сами искать противника в глубине фиордов и в бухтах. Так, уже на второй день войны подводная лодка «Щ-401» под командованием старшего лейтенанта А. Е. Моисеева (на ее борту был и командир дивизиона И. А. Колышкин) вошла на рейд Варде и торпедировала транспорт, стоявший у пирса. Другая лодка – «Щ-402», которой командовал старший лейтенант Н. Г. Столбов, 14 июля 1941 года проникла на рейд Хоннингсвог и атаковала стоявший на якоре транспорт. Таким образом, североморцы в самом начале войны перешли от позиционного метода использования подводных лодок к позиционно-маневренному крейсерству в ограниченных районах. Подводные лодки Северного флота в 1941–1942 годах потопили 77 транспортных судов и 27 военных кораблей, т. е. свыше 60 процентов тоннажа, потерянного противником на Северном морском театре за это время.

Западный историк Ю. Майстер, пытаясь преуменьшить эти потери, утверждает, что потоплено было только 29 немецких судов и повреждено 3. Достаточно воспользоваться фактическими данными о действиях подводников Старикова и Лунина, каждый из которых потопил соответственно 14 и 13 транспортов, чтобы опровергнуть тенденциозно подобранные данные Ю. Майстера.

В апреле 1942 года подводным лодкам «Д-3», «К-22», «М-171», «М-174» первым в Военно-Морском Флоте СССР было присвоено звание гвардейских. Североморцы И. А. Колышкин, Н. А. Лунин, В. Г. Стариков, И. И. Фисанович первыми из советских подводников получили высокое звание Героя Советского Союза.

Чуть забегая вперед, хочу сказать несколько слов о судьбе И. И. Фисановича. В 1944 году на Северный флот – в счет трофейного итальянского флота – союзники передали линкор, крейсер, 8 миноносцев и 4 подлодки. Наши команды были направлены в Англию. Им предстояло принять трофейные корабли, быстро освоить их технику и привести в Мурманск. И. И. Фисановича назначили командовать одной из подводных лодок. На пути в Мурманск, неподалеку от мыса Нордкап, эта лодка погибла. Все наши попытки выяснить причину разыгравшейся трагедии оказались безуспешными…

Немецкое командование, первоначально недооценивавшее силы Северного флота, с декабря 1941 года было вынуждено срочно начать постановку минных заграждений, чтобы защитить со стороны моря свои коммуникации и преградить путь нашим подводным лодкам в глубоководные фиорды. По трассе движения конвоев противник оборудовал на берегу сигнально-

наблюдательные посты и установил батареи. В состав охранения конвоев немецкое командование включило миноносцы и авиацию.

В 1941 году Северный флот не потерял ни одной лодки на вражеских коммуникациях, но в 1942 году, когда немцы усилили противолодочную защиту, погибло несколько наших подводных лодок.

Подводники Северного флота, атакуя транспорты и боевые корабли гитлеровцев, применяли не только торпедное и артиллерийское оружие, но и мины. Первую минную постановку на Севере произвела подводная лодка «К-2» под командованием капитана 3 ранга В. П. Уткина в сентябре 1941 года. На минах, поставленных нашими лодками, фашисты потеряли 9 транспортов, эскадренный миноносец и несколько других кораблей.

Наряду с подводными лодками и авиацией на морских путях противника действовали наши надводные корабли, в основном эсминцы и торпедные катера.

По вражеским кораблям и судам, шедшим в Линахамари и Петсамо, по батареям, оборонявшим эти порты, успешно вела огонь с полуострова Средний наша береговая артиллерия.

Действия североморцев срывали планомерное снабжение немецко-фашистских войск в Заполярье, отвлекали значительные силы, которые фашисты уже не могли использовать на других направлениях. Успешные боевые действия североморцев были одной из главных причин провала вражеского наступления в Заполярье. «Правофланговый» огромного фронта сражался стойко.

Вспоминая борьбу с врагом на Крайнем Севере, где моряки вместе с частями 14-й армии дрались за устойчивость фланга наших войск, невольно хочется провести аналогию с действиями Черноморского флота. Несравнимая по масштабам борьба на Севере и на юге все же имеет много общего. Там и тут гитлеровцы стремились продвинуться своими флангами в глубь нашей территории. Там и тут фашисты были остановлены, планы их сорваны, и в сражениях на флангах были задействованы их крупные силы.

Северные воды, по которым шли конвои, играли в тот период огромную роль. На Черном море мы имели крупный флот, а немецкое командование было лишено возможности послать туда крупные корабли. Противнику не оставалось ничего иного, как атаковать наши военно-морские базы с суши. В Баренцевом море обстановка сложилась иначе. Мы имели относительно слабый по составу Северный флот. Немцы же легко могли перебросить туда

свои соединения флота в дни решительной борьбы за Мурманск. Однако этого не случилось, и 14-й армии с помощью Северного флота удалось остановить противника.

Первые внешние конвои начали приходить после того, как на Московской конференции трех держав – СССР, Англии и США – 29 сентября – 1 октября 1941 года было подписано соглашение о взаимных поставках.

Сложной проблемой был тогда выбор путей для перевозки грузов. Самые короткие пути – по Балтийскому и Черному морям – были блокированы противником. Пришлось использовать менее удобные пути – северный, тихоокеанский и иранский.

Тихоокеанские коммуникации, по которым шло около половины грузов, предназначенных для СССР, проходили от портов западного побережья США до Владивостока, Николаевска-на-Амуре и Петропавловска-Камчатского. Переход судов занимал в среднем 18–20 суток. К этому следует добавить время, требовавшееся для перевозки грузов по железной дороге на американской и советской территории. Когда началась война между Японией и США, морские перевозки могли осуществлять только советские транспорты. Несмотря на строгое соблюдение Советским Союзом нейтралитета, японцы всячески препятствовали судоходству на Тихом океане, а порой даже топили наши суда.

Еще более долгим и трудным был путь через Персидский залив в Иран. Переход конвоя от Нью-Йорка до берегов Ирана вокруг мыса Доброй Надежды занимал до 75 дней. Ограниченные возможности иранских портов и сухопутных дорог удлиняли сроки доставки грузов. Только после капитуляции Италии и восстановления свободного судоходства по Средиземному морю в 1943 году этот путь значительно сократился.

Путь из Англии в США через Северную Атлантику и Баренцево море в Мурманск и Архангельск был наиболее коротким. 1800–2000 миль конвои проходили за 10–14 суток. К тому же порты на Севере были ближе других к фронту и промышленным районам, куда направлялись прибывшие грузы. Незамерзающий Мурманский порт круглый год мог принимать суда.

Этот путь проходил в зоне активных действий немецких морских и воздушных сил. С баз в Северной Норвегии они могли вести разведку и нападать на конвои. Большая протяженность маршрута, а в летнее время долгий полярный день помогали врагу.

Когда в октябре 1941 года я прилетел в Москву из Куйбышева, меня вызвали в Кремль, к И. В. Сталину.

Это посещение кабинета Сталина почему-то особенно хорошо сохранилось в памяти. Тревожные дни, которые переживала столица, наложили свой отпечаток и на обстановку в Кремле, но в облике самого И. В. Сталина ничто не изменилось. Одетый по-прежнему в серый френч с отложным воротником, он ходил вдоль длинного стола, временами ломая папиросы «Герцеговина флор» и набивая их табаком трубку.

– Вам нужно спешно отправиться на Северный флот, – начал Сталин и пояснил, что он не уверен, все ли там подготовлено для встречи конвоев союзников.

На следующий день я выехал в Архангельск. Туда уже шли первые транспорты с грузами из США и Англии. С командующим флотом А. Г. Головко мы уточнили, какие выделить силы в помощь английским кораблям сопровождения, определили и порядок взаимодействия с англичанами.

Обеспечить охрану конвоев Северному флоту было нелегко. Но в октябре 1941 года основные морские силы немцев находились еще на Западе. В темные осенние ночи конвои шли без особых помех и быстро разгружались в Архангельске или Мурманске.

В первых числах ноября на Северной Двине появился первый лед – предвестник суровой полярной зимы. В те дни мы обсуждали, как долго смогут транспорты проходить до Бакарицы, что немного выше Архангельска, или до Северодвинска, когда и в какое время до начала ледостава можно использовать аванпорт Экономия. Мне вспомнились далекие годы первой мировой войны. Тогда, в летние месяцы, иностранные суда теснились на Двине, ожидая разгрузки. Зимой они добирались только до устья реки. Там, на Экономии, грузы перегружали в вагоны и доставляли на станцию Бакарица. Для этого через реку по льду проложили времянку и вагоны вручную перекатывали с одного берега на другой. Мы, подростки, с интересом смотрели, как весной по слабеющему посиневшему льду катились, покачиваясь, вагоны. Казалось, они в любую минуту готовы были свалиться в воду.

Когда вскоре после нападения фашистской Германии на СССР встал вопрос об открытии второго фронта, Сталин в послании Черчиллю 18 июля писал, что «положение Советского Союза, равно как и Великобритании, было бы значительно улучшено, если бы был создан фронт против Гитлера на Западе (Северная Франция) и на Севере… Легче создать фронт на Севере. Здесь потребуются только действия английских морских и воздушных сил без высадки войскового десанта, без высадки артиллерии». Речь шла, собственно говоря, о высадке в Северной Норвегии

лишь небольших сил англичан (одной легкой дивизии) или, скорее, норвежских добровольцев «для повстанческих действий против немцев». Это можно было только условно, с большой натяжкой назвать вторым фронтом. Однако Черчилль отклонил даже такой вариант «второго фронта», сославшись на трудности и недостаток сил.

Как известно, после первых предложений об открытии второго фронта или хотя бы кратковременной реальной помощи на Севере, где это было, бесспорно, возможно, вопрос этот не сходил с повестки дня вплоть до июня 1944 года, когда войска союзников начали высадку в Нормандии.

Британское правительство всячески доказывало, что произвести высадку десанта прямо во Франции невозможно и непосильно. 13 сентября 1941 года Сталин предложил, чтобы Англия высадила 25–30 дивизий в Архангельске или перевезла их через Иран в южные районы СССР. Однако Черчилль не захотел посылать в бой свои войска и предложил в качестве помощи заменить наши части в Иране или послать английские войска на Кавказ «для охраны нефтяных районов»! Суть этого неслыханного предложения сразу прояснила истинные причины, по которым Англия всячески тянула с открытием второго фронта не только в 1941–1942 годах, но и в течение всего 1943 года.

Наиболее острая полемика разгорелась в 1942 году. Обмен мнениями на сей счет состоялся в августе 1942 года, в период пребывания У. Черчилля в Москве. Несмотря на положительное предрешение этого вопроса еще в июне 1942 года, когда В. М. Молотов летал в Лондон, в Москве английский премьер-министр заявил о невозможности такой операции в ближайшем будущем. Между тем необходимость открытия второго фронта, пожалуй, никогда не чувствовалась так остро, как именно в то незабываемо трудное лето 1942 года.

Союзники уклонились от организации второго фронта в 1942 году, когда этого не только настоятельно требовала обстановка, но сам вопрос был уже фактически согласован. Этот факт остается неоспоримым.

Мне хочется коротко высказать свое мнение относительно того, была ли реальной высадка десанта во Франции в 1942 году.

Теперь уже известно, что решающую роль в затяжке с открытием второго фронта сыграли чисто политические соображения. Формула «не вмешиваться в борьбу немцев и русских, пока нет крайней необходимости» сработала безотказно. Мне, как военному моряку, хочется коснуться только военной стороны этого дела.

В 1942 году большая часть немецких войск была

задействована на Восточном фронте. Гитлеровцы несли большие потери, и немецкое командование не имело возможности держать достаточное число дивизий во Франции. Этот факт, являвшийся основой для решения вопроса о втором фронте в 1942 году, был хорошо известен Черчиллю и Рузвельту.

Опасность высадки союзных войск во Франции сознавали и фашистские генералы. Когда в марте 1942 года англичане совершили рейд в Сен-Назер, Гитлер немедленно созвал совещание. Все немецкие генералы единодушно указали на необходимость усилить побережье войсками. Учитывая недостаток сухопутных войск, гитлеровское командование решило компенсировать его за счет авиации, флота и строительства мощных береговых укреплений.

Нечто подобное произошло и после высадки десанта в Дьепп в августе 1942 года. В то время немцы еще больше опасались возможности высадки, а англичане, высаживая в Дьепп канадскую дивизию, вовсе не думали о скором открытии второго фронта. Это была скорее политическая и дипломатическая акция, чем военная операция с далеко идущими целями.

Эти факты подтверждают, что в 1942 году, когда наше правительство настаивало на открытии второго фронта, для этого имелись реальные возможности и с военной, и с морской точек зрения. Однако союзники предпочли приложить свои усилия в Африке, оставив Советский Союз один на один в борьбе с фашизмом.

Сейчас появилось достаточно документов и мемуаров, где с полной откровенностью рассказывается об истинных побуждениях руководителей Англии и США не спешить с открытием второго фронта, пока не определится решительный перелом в ту или иную сторону. Опасность и степень угрозы непосредственно для Британских островов, а значит, и для США, являлись для руководителей США и Англии главным критерием необходимости открытия второго фронта, связанного с риском и потерями. Их высказывания в то время теперь хорошо известны всему миру.

К тому же, когда на Западе думали о втором фронте, обязательно принимали в расчет и положение на Дальнем Востоке. Кое-кто в США все еще надеялся, что Япония выступит наконец против Советского Союза. Случись это, Америке удалось бы отвести удар от своих владений на Тихом океане в нашу сторону.

Открытие второго фронта было связано, прежде всего, с перевозкой войск морем, и успех или неудачи на этом самом первом этапе предопределяли развитие всей операции в

дальнейшем.

В 1942 году мы не занимались подробными расчетами и анализом возможности проведения десантной операции. Нам в то время не были известны многие данные, но Главный морской штаб, разумеется, хорошо знал состав флотов союзников и Германии, приблизительное соотношение в самолетах и сухопутных частях и поэтому мог делать свои предположения на случай доклада в Ставке. Помнится, мы, моряки, считали слабым местом у союзников их сухопутные части, но признавали вполне возможной высадку десанта во Франции с точки зрения его перехода морем и наличия необходимых транспортных и десантных средств.

Среди различных причин, в силу которых правительство Англии не торопилось с открытием второго фронта, не последнюю роль играло мнение некоторых влиятельных английских военных, которые считали, что «Россия вскоре потерпит поражение». Недаром же главной задачей английской военной миссии во главе с Макфарланом, прибывшей в Москву через неделю после начала войны, было отнюдь не решение вопроса о срочной помощи союзнику. Влиятельные английские круги интересовало совсем другое: выяснить положение на советско-германском фронте, прозондировать, сколько продержатся русские.

Однако мы резонно считали, что Англия, располагавшая сильным флотом, сможет оказать давление на фашистскую Германию на Севере. Возможным районом для такого воздействия на немецкие войска мог стать Варангер-фиорд, через который шли морские пути в Киркенес и Петсамо. Именно этот район наш Главный морской штаб считал наиболее уязвимым.

Помнится, после обмена посланиями глав правительств СССР и Великобритании я попытался выяснить у контр-адмирала Майлса, что практически намерено делать в этом направлении британское адмиралтейство. Из его осторожных высказываний я понял, что серьезных действий со стороны английского флота ждать нельзя. Реальная помощь пока ограничивалась посылкой в Архангельск нескольких тральщиков. Вооруженные магнитными тралами, они должны были помочь обеспечить движение конвоев. Кроме того, английская авиация 30 июля со своих авианосцев нанесла удар по Киркенесу и Петсамо, а в начале августа в Кольский залив прибыли две подводные лодки – «Тайгрис» и «Трайдент». Прямо скажем, довольно ограниченную помощь оказал флот «владычицы морей» своему боевому союзнику!

Успешнее проходили переговоры о конвоях с военными материалами. В конце декабря 1941 года ко мне заехал посол

Советского Союза в Англии И. М. Майский. Это была наша первая встреча.

Он прибыл на крейсере «Кент» вместе с министром иностранных дел Великобритании Антони Иденом. Не без риска быть потопленными подводными лодками противника добрались они морем до Мурманска, а оттуда поездом до Москвы. И. М. Майский и А. Иден успели съездить на фронт в район Можайска. Было это сразу же после первых серьезных успехов контрнаступления советских войск под Москвой. Осматривая трофеи, английский министр мог лично убедиться, сколь призрачен миф о непобедимости немецкой армии.

Иван Михайлович интересно и красочно (а он умел это делать) рассказал мне о своем путешествии в каюте «Кента». Стук машин и грохот волн не давали ему покоя. Не давали покоя, очевидно, и мысли о немецких подводных лодках. История знает печальные случаи. Во время первой мировой войны военный министр Англии лорд Китченер тоже отправился в Россию на крейсере «Гемпшир» и погиб вместе со всем экипажем корабля. Оставалось только гадать о причинах гибели: торпеда это или мина. Лишь позднее было установлено, что «Гемпшир» был потоплен торпедой с немецкой подлодки.

С прибытием Идена советская сторона вновь подняла вопрос об открытии второго фронта. Руководители нашего правительства доказывали британскому министру, что после вступления США в войну союзники имеют реальную возможность открыть второй фронт. Однако Иден, выполняя наказ Черчилля, твердил одно: Англия и США не готовы к такой акции, у них еще нет для этого сил.

На том же крейсере «Кент» вместе с Иденом из Мурманска в Англию отправилась наша профсоюзная делегация во главе с Н. М. Шверником. В составе делегации была и известная общественная деятельница К. И. Николаева.

Значительно позже Майский рассказал мне о неожиданных трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться на этом крейсере. Трудности эти были связаны с предрассудками, которые и поныне живучи среди английских моряков. Так, английский командир не выведет свой корабль в море в понедельник, если в этом не будет крайней необходимости. Командир «Кента» не хотел брать на корабль нашу делегацию, во-первых, потому, что в ней было 13 человек, а во-вторых, из-за того, что в ее составе была женщина. Цифра «тринадцать» у англичан издавна считается роковой, и не только в море, но и на суше. В Англии не любят домов с тринадцатым номером. А если на боевом корабле появляется женщина, ее считают предвестником несчастья.

Опытный и находчивый дипломат, Майский быстро вышел из положения. Он попросил включить его в состав делегации, и пассажиров стало четырнадцать. А о Николаевой сказал, что она борется за общие интересы Советского Союза и Англии, поэтому для нее должно быть сделано исключение. На том и порешили.

На обратном пути из Англии в СССР нашу делегацию взяли на борт крейсера «Адвенчер» с не меньшим трудом: к тринадцати ее членам пришлось срочно присоединить одного журналиста.

И все же крейсер не миновал беды: он столкнулся в море с танкером и, получив повреждение, вынужден был вернуться в свою базу. Англичане, конечно, не замедлили объяснить случившееся тем, что на корабле была женщина. Так Клавдия Ивановна Николаева стала «виновницей» ущерба, понесенного британским флотом.

Позволю себе небольшое отступление. На протяжении всей войны обеспечение внешних перевозок было делом не только военных моряков и моряков торгового флота, но и дипломатов.

Где-то в середине мая 1942 года, позвонив предварительно по телефону, ко мне заехал К. А. Уманский. Он тогда работал в НКИД, и его интересовали вопросы наших взаимоотношений с США, касавшиеся морских перевозок и поставок военных грузов Советскому Союзу. Военно-морским атташе в США к началу войны был капитан 1 ранга И. А. Егорычев. Но по мере развития деловых отношений, связанных с поставками по ленд-лизу, многие вопросы приходилось решать с работниками НКИД.

Константина Александровича Уманского я знал и до этого. Помнится, приехав в Москву, он, являясь советским послом в США, был заинтересован в решении с Наркоматом Военно-Морского Флота щекотливого вопроса о беспрепятственном проходе американских торговых судов в Хельсинки во время советско-финляндской войны в 1939–1940 годах. Мы несколько раз встречались с ним и вели телефонные разговоры. Примерно в то же время (кажется, в январе 1940 г.) по указанию В. М. Молотова я принимал американского посла Штейнгарта в сопровождении К. А. Уманского. Мне, как наркому ВМФ, правительство поручило обеспечить безопасность плавания американских транспортов в Финском заливе, что и было осуществлено.

Константин Александрович Уманский был талантливым дипломатом, немало сделавшим для нашей победы.

В июне 1943 года К. А. Уманского назначили послом в Мексику. Перед отъездом он зашел ко мне. Мы обменялись последней информацией и договорились в случае необходимости оказывать содействие друг другу. Тепло расстались. Я по-

испански попрощался с ним, ведь он ехал в «старую Испанию». Чуть ли не на следующий день в семье Уманских произошла трагедия: погибла единственная дочь Нина. Константина Александровича я больше не встречал. Только в кругу общих знакомых мы не раз говорили о несчастье, постигшем эту прекрасную семью. В январе 1945 года пришла весть о гибели самого К. А. Уманского в авиационной катастрофе в Мехико. Назначенный по совместительству послом в Коста-Рику, он летел туда для вручения верительных грамот. Вместе с Константином Александровичем погибла и его жена. Так за короткое время при трагических обстоятельствах погибла вся семья Уманских. В знак доброй памяти о К. А. Уманском я и написал эти строки…

Из американских дипломатов, с которыми приходилось согласовывать вопросы перевозок, мне запомнился адмирал Вильям Стэндли, прибывший в Москву в апреле 1942 года.

Адмирал Стэндли, по его словам, хотел встретиться со мной как моряк с моряком, но главным поводом для встречи были вопросы, связанные с увеличением морских перевозок между США и Советским Союзом. Необходимость согласования этих вопросов и привела посла США в мой кабинет. Это был человек среднего роста, с совсем седой шевелюрой. Обветренное красное лицо и военная выправка сразу выдавали в нем моряка.

Посла сопровождал переводчик, а моим переводчиком был один из работников отдела внешних сношений. Выразив удовлетворение тем, что оба мы моряки, я из вежливости спросил Стэндли, бывал ли он раньше в Советском Союзе. Стэндли оживился и начал рассказывать, как в молодости служил на одном из крейсеров американских военно-морских сил, который в составе соединения посетил Владивосток в 1896 году, когда в России происходила коронация Николая II. Желая перейти к деловой части разговора, я спросил, чем могу быть полезен.

Как выяснилось, Стэндли собирался посетить Архангельск, куда направлялись конвои, и просил меня оказать содействие американским представителям. Поскольку к этому времени английский адмирал Дж. Майлс уже имел своих представителей в Архангельске и Мурманске, для меня не составляло труда посодействовать Стэндли.

В те дни США вели войну на Тихом океане. Разгром американского линейного флота в Перл-Харборе 7 декабря 1941 года, а затем быстрое продвижение японцев в южные моря и захват ими Филиппин, Индонезии, Сингапура вызвали смятение в Вашингтоне, особенно в военно-морских кругах США. Япония захватила богатые сырьем районы и готовилась устремиться на восток, создавая угрозу для самой Америки. Это было

небезразлично и для нас: война превратилась в мировую, а США стали нашим союзником.

– Как будут, по-вашему, господин адмирал, развиваться события на Тихом океане? – спросил я Стэндли, оговорившись, что задаю этот вопрос только как моряк моряку.

– Основные силы американского флота еще не пришли в соприкосновение с японским флотом, – сказал Стэндли и тут же заявил, что полон уверенности в окончательной победе Соединенных Штатов и их союзников.

Отметив успехи американских подводных лодок, адмирал откровенно признал и неудачи своих соотечественников. В ходе атак, по его словам, было немало случаев отказа торпед и их ударных приспособлений. Многие торпеды не взрывались, попав в японские корабли. Подобное явление было знакомо мне по довоенным опытам, проводившимся в нашем флоте. К счастью, мы успели устранить этот недостаток к началу войны.

Стэндли недолго был послом в СССР. По каким-то соображениям его довольно быстро отозвали на родину, и мы больше не встречались. Правда, о Стэндли неожиданно напомнил мне на Крымской конференции главнокомандующий ВМС США Э. Кинг. Крепко засели в моей памяти его слова об адмирале Стэндли: «Из военных редко получаются хорошие послы».

Но вернемся на Север…

Пунктами, где в 1941–1943 годах формировались конвои, являлись порты Лох-Ю и Скапа-Флоу в Англии и Рейкьявик в Исландии.

Вначале в конвоях было всего по 6-10 транспортов. С марта 1942 года их стало больше – до 25, а в некоторых до 30–40.

Маршрут конвоев проходил из Англии или Исландии через острова Ян-Майен и Медвежий – в Мурманск и Архангельск.

Оборона транспортов от подводных лодок была круговой. В состав конвоев включались эскадренные миноносцы, корветы, фрегаты, тральщики и охотники за подводными лодками. У каждого корабля было определенное место в общем походном ордере (порядке) конвоя. Но, обнаружив вражеские подводные лодки, корабли охранения покидали строй и начинали преследование, нередко отрываясь далеко от конвоя.

От нападения надводных кораблей противника конвой защищали силы прикрытия. Их иногда делили на два отряда: крейсерский (ближнее прикрытие) и отряд дальнего оперативного прикрытия, в котором были крейсеры, линейные корабли, а порой и авианосцы. Отряд оперативного прикрытия чаще всего шел параллельно конвою, ближе к норвежскому побережью, или располагался на дальних подходах к вражеским базам, готовый

встретить крупные корабли противника.

Осенью 1941 года была установлена разграничительная линия между зонами действия английского и нашего флотов по обеспечению перехода конвоев. Сначала она проходила по меридиану 18°, а затем – по меридиану 20°.

Британская военно-морская миссия в СССР имела свои отделения в Полярном и Архангельске. Конкретные вопросы, касавшиеся конвоев, решали командование Северного флота и представители этой миссии на месте.

В Полярном и Архангельске английская миссия имела радиостанции для связи со своим адмиралтейством, базой в Исландии, кораблями и конвоями в море. Перед выходом конвоя из Англии миссия сообщала командованию Северного флота состав конвоя, дату и время выхода, маршрут движения и другие сведения. В свою очередь, наше командование информировало миссию о мерах, принятых для обеспечения охраны и встречи конвоя.

Придавая особое значение союзным поставкам, Ставка Верховного Главнокомандования постоянно заботилась о надежной защите конвоев. Но не всегда все проходило гладко.

Пока стояла полярная ночь первой военной зимы, конвои не несли значительных потерь. Но вот наступила весна. Дни становились длиннее. Да и фашистское командование, оценив значение внешних коммуникаций Советского Союза, стало посылать на них крупные силы флота и авиации. Потери транспортов, шедших к нам, возросли, хотя и не превышали 10 процентов всех судов, входивших в состав конвоев.

Под давлением адмиралтейства, опасаясь дальнейших потерь, Черчилль пытался прекратить отправку конвоев до наступления полярной ночи. Эти попытки, естественно, вызвали серьезные возражения с советской стороны. Мне не раз приходилось говорить об этом в Ставке и на основании полученных указаний готовить проекты телеграмм нашему представителю в Англии или непосредственно Черчиллю. Они обычно содержали настоятельные просьбы продолжать отправку грузов северным путем. И все же каждый год с наступлением полярного дня британское адмиралтейство почти прекращало отправку конвоев в СССР.

Нет слов, потери транспортов летом, когда на Севере круглые сутки светло, значительно возрастали. Но в большой степени это зависело не только от времени года, но и от английских адмиралов, которые командовали силами, охранявшими конвои. Здесь уместно рассказать о трагической судьбе конвоя «PQ-17», состоявшего из 34 транспортов. Конвой вышел из Исландии 27

июня 1942 года. От подводных лодок и авиации его охраняли 6 эсминцев, 2 корабля ПВО, 4 корвета, 2 подводные лодки и 7 тральщиков; от надводных кораблей прикрывали 2 английских и 2 американских крейсера и 3 эсминца под командованием адмирала Гамильтона, которому подчинялись и корабли непосредственного охранения. Наши подводные лодки находились на вероятном пути немецкого линкора «Тирпиц», который, как это бывало прежде, мог выйти вместе с другими кораблями для удара по конвою. Советские эсминцы готовились встретить конвой на подходе к Мурманску.

Английское адмиралтейство дополнительно сосредоточило западнее конвоя для его прикрытия линкор «Дьюк оф Йорк» и американский линкор «Вашингтон», авианосец «Викториес», 2 крейсера и 14 эсминцев. При таком преимуществе в силах можно было не особенно опасаться линкора, если бы тот появился. Однако начальник английского морского штаба адмирал Дадли Паунд, узнав, что «Тирпиц» вышел в море, приказал всем силам прикрытия отойти на запад.

Адмирал Гамильтон, получив этот странный приказ, «перевыполнил» его. Он распорядился отойти и тем боевым кораблям, которые непосредственно охраняли конвой. Транспорты остались совершенно беззащитными. Скорость у них была мизерная: 8-10 узлов. Лучшей добычи для немецких подводных лодок и авиации быть не могло. Они и воспользовались этим.

Капитаны транспортов позднее рассказывали, в каком плачевном состоянии оказались их нагруженные до предела суда, имевшие малый ход. Подводные лодки противника без помехи могли атаковать их, а поврежденные расстреливать, как на полигоне, из пушек, не тратя дорогих торпед.

Из 34 транспортных и 2 спасательных судов конвоя погибло 24. Командование Северного флота приняло энергичные меры для поиска и спасения уцелевших транспортов, выслав для этого корабли и самолеты. Обнаруженные в самых различных пунктах, вплоть до Новой Земли, уцелевшие транспорты под охраной наших кораблей пришли в Архангельск.

Фашистские корабли, посланные на перехват конвоя, 5 июля обнаружила подводная лодка «К-21» под командованием Героя Советского Союза капитана 2 ранга Н. А. Лунина. Лунин вышел в атаку, выпустив по «Тирпицу» четыре торпеды. Гитлеровское командование, обеспокоенное тем, что соединение их кораблей обнаружено английскими самолетами и подлодкой, через несколько часов приказало своим кораблям повернуть на обратный курс.

Таким образом, хотя противники и были на довольно близком друг от друга расстоянии, решительное сражение не состоялось.

Участь конвоя «PQ-17» широко обсуждалась в зарубежной печати. Английские авторы всячески пытались оправдать действия британского адмиралтейства. Но вот в 1968 году вышел объемный труд Д. Ирвинга «Разгром конвоя “PQ-17”». Автор со знанием дела описывает события.

Несмотря на некоторую субъективность оценок, эта книга отличается тем, что использует многие архивные документы, рассекреченные лишь в последнее время.

Ирвинг приводит любопытную деталь: адмирал Гамильтон, инструктируя командиров соединений и кораблей, меньше всего говорил о необходимости надежного прикрытия конвоя от вражеских подводных лодок и авиации. Главное внимание он уделял другому: заманиванию «Тирпица», чтобы нанести ему удар. Поэтому основные силы прикрытия и поддержки конвоя решено было держать на значительном расстоянии от транспортов. Конвой, таким образом, рассматривался лишь как приманка для фашистских крупных кораблей. В случае обнаружения немецкой эскадры англичане должны были бросить на нее авианосную авиацию. Но тут же адмирал Гамильтон предупредил: будем вступать в бой, лишь убедившись в превосходстве своих сил над противником. Морской лорд Паунд к идее «заманивания» противника отнесся отрицательно: он опасался понести потери крупных кораблей. Эти опасения и побудили лорда адмиралтейства вообще запретить линкорам поддержки заходить восточное острова Медвежий, а крейсерским силам Гамильтона разрешалось следовать в этот район только в случае, если будет исключена встреча с крупными кораблями противника. Об участи конвоя адмиралтейство заботилось мало: предписывалось «продолжать движение транспортов на восток даже в том случае, если конвой будет нести потери».

На основании немецких документов Ирвинг показывает, что происходило в те дни на фашистской эскадре. Гитлер соглашался послать крупные корабли на перехват конвоя лишь при условии, если поблизости не будет авианосцев англичан. 3 июля гитлеровцы еще не знали состава английских сил. Потом разведка донесла, что обнаружен авианосец с двумя линкорами, но вскоре они были потеряны из виду. Для гитлеровцев оставалось неясным, куда пойдет соединение адмирала Тови. Фашистское командование колебалось. Это сказалось на действиях немецких моряков. В спешке и неразберихе при движении внутренними фарватерами «карманный» линкор

«Лютцов» и три эсминца наскочили на скалы и вышли из строя. Только к 10 часам утра 4 июля немецкий флот сосредоточился в Альтен-фьорде. Но разрешения Гитлера на операцию все еще не было, продолжались нервные переговоры между «Тирпицем», Тронхеймом, Килем и Берлином. Наконец эскадра вышла в море. Но тут снова разведка сообщила об английских линкорах (за один из них был принят крейсер «Лондон» с фальшивой второй трубой). Это еще более насторожило гитлеровских адмиралов. Узнав, что в море находятся крупные силы англичан и что немецкие корабли обнаружены неприятелем, «Тирпиц» со всей эскадрой поспешно повернул в базу.

Не меньшая нервозность царила и на английском флоте. Ирвинг пишет, что «Тирпиц» и другие немецкие крупные корабли еще стояли на якорях в Альтен-фьорде, когда на английскую эскадру из Уайтхолла поступила радиограмма: «Секретно. Весьма срочно. Крейсерам на полной скорости отойти на запад». Это было 4 июля в 21 час 11 минут. И тотчас была получена вторая депеша: «Секретно. Срочно. Ввиду угрозы надводных кораблей конвою рассеяться и следовать в русские порты».

Ирвинг сообщает, что адмирал Паунд принимал решение, «откинувшись на спинку кожаного кресла и закрыв глаза». Офицеры морского штаба пытались напомнить лорду адмиралтейства, что немецкие корабли еще стоят на якоре. Паунд ответил: «Мы решили рассредоточить конвой, и это решение остается в силе».

Вот так еще до выхода «Тирпица» в море была решена судьба конвоя с грузами стоимостью свыше 700 миллионов долларов, с грузами, которые так нужны были советским войскам, напрягавшим все силы в борьбе с врагом на огромном фронте.

Восточнее 25-го меридиана конвой был брошен на произвол судьбы и стал объектом охоты немецких подводных лодок и авиации. Вечером 4 июля фашистские торпедоносцы совершили первую атаку. Три транспорта получили сильные повреждения и начали тонуть.

Конвой двигался дальше, а спасательные суда и баркасы кинулись снимать людей с гибнущих транспортов. Подошли они и к горящему советскому танкеру «Азербайджан». Ирвинг с восхищением отзывается о мужестве наших моряков. Капитан «Азербайджана» решительно отклонил предложение оставить корабль. Через несколько часов, к всеобщему удивлению, советский танкер, который уже считали погибшим, нагнал конвой и сообщил, что «занимает свое место в ордере»…

Крупные потери транспортов в конвое «PQ-17» не раз потом были предметом официальных и частных разговоров. Как я уже

отмечал, наши союзники имели все основания не уклоняться от встречи с «Тирпицем» и, если потребуется, принять бой. Во время таких разговоров вспоминались и случаи оставления отдельных транспортов без достаточного прикрытия, имевшие место и в нашем флоте. Конечно, подходя к делу с чисто военной стороны, надо сказать, что обстоятельства заставляют иногда жертвовать отдельными кораблями, как транспортными, так и боевыми, чтобы не понести еще больших потерь. Но нельзя сбрасывать со счетов моральную сторону вопроса. Мы всегда придерживались принципа – не оставлять в беде товарищей по плаванию, особенно если они не вооружены.

О трагическом случае с конвоем «PQ-17» я доложил И. В. Сталину. Он был недоволен поведением английского морского командования. Мыслимое ли дело: всем боевым кораблям оставить конвой?! Причем, как я уже говорил, англичане пошли на это, несмотря на огромное преимущество в силах.

– Была ли необходимость бросить конвой? – спросил меня Сталин.

Я ответил, что, насколько мне известно, серьезных причин для этого не имелось. У англичан, конечно, были основания остерегаться германских линкоров, особенно после потопления «Бисмарком» «Худа», но на этот раз нормальная осторожность переросла в чрезмерную. Адмирал Паунд не захотел рисковать своими крупными кораблями ради конвоя, шедшего в Советский Союз. А ведь не секрет, что некоторые военные руководители союзных держав в то время оказывали нам помощь весьма неохотно.

Черчилль взял под защиту адмирала Паунда. Вместо объективного разбора он использовал трагедию конвоя «PQ-17» для того, чтобы вообще отложить движение конвоев до наступления полярной ночи. Об этом он написал 18 июля Сталину, излагая трудности проводки конвоев северным путем и обещая усилить снабжение через Иран. Это было, конечно, легче для моряков, но трудности с доставкой грузов на фронты возрастали, а главное, приходилось тратить лишнее время, каждая минута которого так дорога на войне.

23 июля Сталин с присущей ему прямотой ответил Черчиллю:

«Приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым. Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть

осуществлено без риска и потерь. Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери».

Об этом же я говорил в Москве с контр-адмиралом Майлсом, а наш посол в Англии И. М. Майский и глава военной миссии контр-адмирал Н. М. Харламов беседовали в Лондоне с А. Иденом, адмиралом Д. Паундом и морским министром лордом Л. Александером.

Пока в Москве и Лондоне велись переговоры, уходило драгоценное время. Только 7 сентября из Исландии вышел следующий конвой из 40 транспортов и 31 корабля охранения. В английской зоне обеспечение оказалось недостаточным, и конвой потерял 13 транспортов, а после встречи конвоя нашими эсминцами и авиацией был потерян всего один транспорт. Однако британское адмиралтейство вновь прекратило отправку конвоев.

После этого по предложению советского командования были организованы переходы одиночных и прежде всего советских транспортов без охранения. Для прикрытия транспортов на переходе мы высылали эсминцы, тральщики, подводные лодки. Фашисты не решались пускать на перехват конвоев надводные корабли и всю тяжесть борьбы переложили на авиацию и подводные лодки. Однако к этому времени значительно усилились средства противовоздушной и противолодочной обороны, и потери конвоев стали сравнительно небольшими.

За годы войны из наших северных портов – Архангельска и Мурманска – было отправлено 717 транспортов. Потери от кораблей и авиации противника составили около 90 транспортов, из них 11 советских. С октября 1942 по февраль 1943 года из наших северных портов было направлено одиночным порядком 24 советских и только 3 союзных транспорта, а из Исландии к нам – 10 союзных и 3 советских транспорта. Из 40 транспортов, совершивших самостоятельный переход, погибли 6 союзных и 4 наших транспорта.

Даже когда транспорты достигали порта назначения – Архангельска или Мурманска, испытания не кончались на этом. Противник всячески стремился уничтожить доставленные грузы массированными ударами авиации (особенно в Мурманске). Борьба в портах была временами не менее ожесточенной, чем в море. За транспорты и грузы боролись наши истребители, зенитная артиллерия и население, которое отважно тушило пожары и спасало ценное имущество.

Немалые трудности, правда, иного рода, приходилось преодолевать и в случае приема караванов в Архангельске, особенно зимой. Лед, толщина которого доходила порой до метра, можно было преодолеть здесь только с помощью мощных

ледоколов. Если теплое течение Гольфстрим обеспечивает свободное плавание в любое время года в Баренцевом море, то уже в горле Белого моря торосистые льды появляются в декабре и становятся особенно тяжелыми в январе – феврале.

Когда в первых числах ноября 1941 года я был в Архангельске, то основной заботой командующего флотилией М. М. Долинина в предвидении транспортов с ценными военными грузами была подготовка к их проводке и разгрузке в зимние месяцы. Командующий флотилией абсолютно правильно решил не только срочно отремонтировать все наличные ледоколы, но по возможности еще вооружить их и подготовить для военных операций.

Стояли первые дни ноября, а из окна штаба флотилии было видно, как по Северной Двине двигался лед. Пока это была шуга: отдельные льдины быстро неслись к устью реки. Но всем было понятно, что ледовая обстановка будет усложняться с каждым днем.

Уполномоченным ГКО в Архангельске и Мурманске, ведающим разгрузкой транспортов, был назначен И. Д. Папанин. Ему-то и пришлось пережить все трудности борьбы со льдами.

Моряки английского военного и торгового флотов выполняли свой долг мужественно и со знанием дела. Рассказы об их мужестве я неоднократно слышал в годы войны и от наших североморцев, и от командиров конвоев – старых британских «морских волков».

Мне было понятно желание английских моряков поделиться своими переживаниями и впечатлениями после тяжелого перехода в Мурманск или Архангельск.

И я слушал их с интересом, отдавая должное этим людям, рисковавшим жизнью, чтобы доставить хоть немного нужного нам вооружения. В памяти не сохранились их фамилии, но хорошо запомнилась схема движения конвоев и отдельные боевые эпизоды в пути. Много конвоев формировалось в Галифаксе, в Канаде, куда предварительно собирались транспорты, – здесь они проходили инструктаж, получали свое место в ордере и готовились к длительному, опасному плаванию.

И вот, равняясь на самый тихоходный, 2–3 десятка транспортов под охраной боевых кораблей совершали переход в Исландию. Опасность встречи с немецкими подводными лодками на этом отрезке пути была еще не особенно велика, и, как правило, плавание заканчивалось без потерь. Отдохнув, сделав нужный небольшой ремонт, конвой покидал Исландию, готовый встретить удары не только немецкого флота, но и авиации. Особенно опасными были летние дневные переходы, когда в

высоких широтах солнце почти не заходит и ночь превращается в короткие сумерки. Больше шансов пройти незамеченным было у конвоя в зимние месяцы, но тогда льды вынуждали держаться ближе к Норвегии, оккупированной немцами.

Так или иначе, зимой и летом при любом охранении несколько десятков торговых судов, малоповоротливых, загруженных до предела ценными грузами, представляли собой прекрасную цель и для подводных лодок, и для самолетов. Как правило, несколько транспортов становились жертвами «волчьих стай» Деница или воздушных пиратов Геринга.

– Самым опасным мы считали район Нордкапа, где ближе всего приходилось держаться к берегу, огибая Норвегию, – рассказывал один из командиров конвоя. – Итак, мы идем… Уже давно на всех кораблях сыграна боевая тревога: замечены подводные лодки. Затем в сумерках, когда еще хорошо просматриваются силуэты кораблей, раздается оглушительный взрыв – это немецкая субмарина атаковала один из транспортов, и он, окутанный дымом, погружается в воды Ледовитого океана. Но движение продолжается. Всякое замедление ведет к еще большим потерям. Боевые корабли – крейсеры и эсминцы – стараются потопить немецкую подводную лодку, но это удается далеко не всегда. «Волчья стая» яростно атакует нас. Вот еще один корабль, кажется, танкер, получает попадание торпеды, и высокий столб пламени ясно указывает место его гибели…

Слушая или читая подобные рассказы, я хорошо представлял себе, с каким чувством встречали моряки – и торговые, и военные – появление советских истребителей, которые прикрывали их от немецких самолетов, или появление на горизонте наших эсминцев, шедших навстречу, чтобы пополнить отряд кораблей охранения, с какой радостью английские и канадские моряки приближались наконец к нашим портам.

Потери транспортов, естественно, сопровождались потерями в людях. Не всем, кто оставался на поверхности воды, после боя удавалось спастись. Об одном таком эпизоде написал мне бывший командир дивизиона катеров на Северном флоте А. М. Спиридонов:

«– Справа пятьдесят красные паруса, – прорезал воздух зычный голос сигнальщика.

– Фу, черт! – Рощин вздрогнул и попросил разрешения на сближение с этими, как он выразился, “алыми парусами”.

В бинокль были хорошо видны два оранжевых паруса: грот с рейковым вооружением и небольшой стаксель, под которыми вырисовывались гладкие и “пузатые” обводы мореходного бота.

С бота доносились крики.

Сигнальщик, приложив к уху мегафон, внимательно слушал. Вскоре лицо его расплылось в улыбке, и он доложил:

– Матерно ругаются, товарищ капитан первого ранга!

– По-русски? – задал я от неожиданности глупый вопрос и, получив, конечно, утвердительный ответ, попросил командира обойти бот с кормы, где, держась за румпель, неподвижно, как идол, сидел человек в непромокаемом пальто с высовывающейся из капюшона огненной, под цвет парусов, бородой.

Это был капитан потопленного американского транспорта типа “Либерти”.

На банках и днище бота, сидя, полулежа и лежа, расположились моряки (их было около 50), некоторые спали лицом вниз.

Отдав приказание о спуске парусов, командир катера взял бот на буксир, приняв предварительно на борт двух русских моряков. Они оказались кочегарами с потопленного немцами советского транспорта. Кочегаров подобрали американцы. После потопления их транспорта наши ребята попали на бот вместе с моряками с различных погибших ранее судов.

От кромки полярного льда, вдоль которого шли и тонули транспорты, атакованные немецкими самолетами и подводными лодками, бот шел около 6 суток, пройдя за это время более 500 миль. Вначале, пока еще был газолин, шли с помощью двигателя, а затем с грехом пополам (не было ветра) – под парусами.

По дороге бот дважды обстреляли самолеты Ю-88, но, к счастью, неудачно.

– Зачем же вы ругались, когда мы подходили? – поинтересовался я.

– Знаете, когда мы увидели пушки, наведенные на бот, испугались, что вы посчитаете нас за немцев, ведь капитан не знал, чьи берега мы видим: норвежские, финские или наши? Ну вот и ругнулись на всякий случай: а вдруг свои?! – не растерялся сообразительный моряк и попросил пить.

Тем временем катер зашел в одну из многочисленных бухт побережья, где бот отдал якорь, и моряки стали перебираться на корабль.

Несколько человек были больны, их пришлось перенести на руках. Все просили пить: на боте более суток не было воды…»

Команды английских или американских транспортов меньше всего были причастны к политике, которую проводили главы их правительств. Они являлись нашими искренними союзниками в борьбе с фашизмом, и, наверное, впоследствии речь Черчилля, произнесенная им в Фултоне, возмутила многих из них не меньше, чем советских людей. Им, нашим добрым друзьям,

простым и отважным морякам, хочется отдать должное и сейчас. Так же, как заслуги французских летчиков полка «Нормандия – Неман», дела моряков многочисленных конвоев, в составе которых были транспорты ряда союзных стран, не будут забыты.

В заключение следует сказать, что помощь союзных держав вооружением, средствами транспорта, продовольствием, конечно, имела для нас определенное значение. Однако не следует забывать, что поставки союзников составляли лишь незначительный процент того, что требовала война от Советского Союза. Их объем попросту несравним с тем, что сделал для победы советский народ, который нес на своих плечах главную тяжесть борьбы с фашистской Германией и ее сателлитами. Не буду приводить цифры: они не раз публиковались в различных изданиях. Но напомнить об этом необходимо, так как буржуазные фальсификаторы истории второй мировой войны продолжают непомерно раздувать роль поставок союзников в нашу страну.

На сухопутном фронте в этот период установилось известное равновесие. На Северном флоте тоже стало спокойней: наступление полярной ночи позволило более безопасно проводить конвои. Зато с приемом транспортов было весьма сложно. Переход до Архангельска стал в ту пору почти невозможен из-за ледовой обстановки: горло Белого моря было уже забито льдами. Непросто было принять грузы и в незамерзающем Мурманске: он непрерывно подвергался атакам авиации противника.

Фронты же нуждались в получаемых от союзников материалах, и Ставка частенько требовала сведений, когда и с какими грузами прибудет очередной конвой. В этом свете моя поездка в Полярный была весьма своевременной.

Ознакомив меня с делами, комфлота А. Г. Головко не без гордости предложил показать командные пункты флота, бригады подводных лодок и охраны водного района. И должен сказать, североморцам было чем гордиться. Гористая местность и скалы из очень твердых пород позволяли спокойно работать командованию всех соединений во время налета фашистской авиации в специально оборудованном ФКП. Отвесные скалы способствовали также маскировке подводных лодок, эсминцев, катеров и в известной степени служили им даже укрытием.

Мне довелось наблюдать, как дружно работали расположенные в одном помещении штаб флота и политическое управление. Это определялось, конечно, в первую очередь сработанностью руководства флота.

Командующий флотом А. Г. Головко, общительный по натуре человек, добился слаженной работы не только Военного совета

флота и штаба, но и командования соединений.

Начальником штаба флота был тогда С. Г. Кучеров. Организованный и требовательный офицер, он удачно дополнял комфлота. Командиры соединений, как говорили, побаивались его не меньше, чем комфлота.

Член Военного совета флота А. А. Николаев и начальник политуправления Н. А. Торик постоянно обеспечивали высокое политико-моральное состояние личного состава и умело направляли политическую работу на выполнение стоявших перед флотом задач.

Я покидал Полярный со спокойной душой. Северный флот четко справлялся с возложенными на него задачами.

Огромное значение имели во время войны наши внутренние морские пути в районе Кольского полуострова, в Белом море и в Арктике: сеть железных и шоссейных дорог на Севере, как известно, была не развита, а завозить туда, особенно в военное время, приходилось немало грузов. Связаться с отдаленными северными районами, чтобы доставить в них продовольствие, оборудование и вывезти местную продукцию, можно было только морем. По Северному морскому пути в годы войны шли транспорты с импортными грузами с Дальнего Востока в Архангельск.

Судов для перевозок не хватало. Хотя их насчитывалось на Севере более 650, в это число входили и ледоколы, и самоходные шаланды, и буксирные пароходы, и рыболовные траулеры. К тому же почти половина судов требовала ремонта и перестройки. А мощность ремонтных заводов была невелика. Кроме того, в первую очередь они ремонтировали боевые корабли и суда союзников. Весьма скромны были и возможности портов. Только Архангельский, Северодвинский и Мурманский порты имели достаточно погрузо-разгрузочных средств и складов. Кроме того, судоходство в Арктике и Белом море ограничивали ледовые условия, а ледоколов в начале войны на Севере было всего два.

Следует признать, что в довоенное время мы в Наркомате ВМФ недооценивали значение морских путей на Севере и недостаточно разрабатывали проблему их защиты. Поэтому уже в ходе войны пришлось создавать новые военно-морские базы, аэродромы, выделять корабли для конвойной службы.

Для организации морских перевозок на Севере немало сделал уполномоченный Государственного Комитета Обороны и начальник Главсевморпути контр-адмирал И. Д. Папанин.

О Папанине я услышал впервые, когда всей стране стали известны фамилии четырех смельчаков, высадившихся в 1937 году на дрейфующую льдину для изучения «белых пятен»

Арктики. Ближе мы познакомились, когда он начал работать в Москве. Иван Дмитриевич сразу покорил меня. Он вообще умел подойти к людям. Помню его телефонный звонок в начале войны.

– Дорогой Николай Герасимович, – так любил он начинать разговор, – дайте мне хоть сколько-нибудь пушечек прикрыть остров Диксон.

И объяснил, зачем там нужны пушки. В ту пору на флотах с оружием было туговато, но несколько старых орудий все же было послано на Диксон.

Главное управление Севморпути даже в мирное время нуждалось в помощи Наркомата ВМФ. В свою очередь, военные моряки сотрудничали с работниками Главсевморпути и перед войной, когда переводили военные корабли Северным морским путем для усиления флота на Дальнем Востоке, и во время войны, когда боевые корабли шли обратным путем с Тихого океана на Север.

Наши внутренние и внешние коммуникации в том районе защищала Беломорская военная флотилия, входившая в состав Северного флота. Ее сформировали в августе 1941 года из соединений и частей Беломорской военно-морской базы. Первым командующим флотилией был контр-адмирал М. М. Долинин. В октябре 1941 года его сменил вице-адмирал Г. А. Степанов.

Морские перевозки во время арктической навигации охраняли Северный отряд (отряд Карского моря), 2-я авиагруппа Севморпути под командованием Героя Советского Союза полковника И. П. Мазурука, четыре береговые батареи. Командовал отрядом капитан 2 ранга Н. П. Аннин, известный мне еще со времен войны в Испании как один из моряков-добровольцев, находившихся в республиканском флоте.

Моряки, летчики и артиллеристы обороняли проливы Новой Земли, порты и полярные станции на этом острове и в Карском море.

А вести борьбу порой приходилось неравными силами. 13 июля 1941 года три немецких эскадренных миноносца атаковали наш конвой в составе сторожевого корабля «Пассат» и двух кораблей ЭПРОН («РТ-67» и «РТ-32»), находившихся к юго-востоку от Териберки. Сторожевой корабль «Пассат» вступил в неравный бой и, отвлекая на себя огонь, дал одному из охраняемых кораблей возможность уйти. Командир «Пассата» лейтенант В. Л. Окуневич до последней минуты руководил боем и погиб вместе с кораблем.

Немного позднее сторожевой корабль «Туман», находясь в дозоре у острова Кильдин, подвергся внезапной атаке трех фашистских эскадренных миноносцев. Экипаж советского

корабля, располагая всего двумя 45-миллиметровыми орудиями, героически сражался с врагом. В неравном бою корабль погиб. Командир СКР «Туман» лейтенант Л. А. Шестаков, не имея возможности спасти весь экипаж, остался на корабле и погиб вместе с ним.

Провал блицкрига на Восточном фронте, в том числе и на мурманском направлении, заставил фашистов еще активнее действовать на морских путях нашего Севера. Их подводные лодки появились в восточной части Баренцева моря и доходили до проливов Югорский Шар и Маточкин Шар. В январе – марте 1942 года немцы скрытно минировали северную часть Белого моря и подходы к Кольскому заливу. С марта их авиация начала усиленно бомбить Мурманск.

Однако навигация на наших морских путях не прерывалась ни на один день.

Именно тогда мы увеличили наши силы на Севере: Беломорской флотилии передали бригаду траления; дополнительно мобилизовали суда гражданских ведомств; создали еще одну новую военно-морскую базу; усилили береговую и зенитную артиллерию, особенно в районе горла Белого моря и Новоземельских проливов; создали так называемые «отстойные» пункты, в которых могли укрыться транспорты или конвои, если возникала угроза нападения надводных кораблей или подводных лодок противника.

Однако самым надежным способом защиты судов было сопровождение их боевыми кораблями. Наиболее ценные конвои шли с круговым охранением, в которое включались специальные поисково-ударные группы кораблей для преследования и уничтожения подводных лодок врага. Корабли охранения и поисково-ударные группы взаимодействовали с авиацией. Обычно такие операции проходили в начале и в конце арктической навигации и были связаны с переводом из Архангельска в Арктику или обратно ледоколов и транспортов.

Подготовку к действиям на Северном морском пути германское морское командование начало задолго до нападения на Советский Союз. В течение ряда лет немецкая разведка собирала сведения об экономике нашего Севера, об условиях плавания по нашим арктическим морям, об оборудовании трассы Севморпути и т. п. Теперь известно, что в сборе информации о восточном секторе Арктики немцам усердно помогала японская разведка.

24 августа 1942 года старший офицер военной миссии Великобритании в Архангельскс капитан 1 ранга Монд сообщил командованию Северного флота, что, по сведениям английской

разведки, несколько дней назад германский «карманный» линкор (тяжелый крейсер) «Адмирал Шеер» покинул Вест-фьорд в Норвегии, скрылся в неизвестном направлении и что обнаружить его пока не удалось.

Сообщение английского офицера не могло не насторожить командование Северного флота, хотя известие о «Шеере» отнюдь не было для него неожиданностью. Летом 1942 года не исключалась возможность появления немецких рейдеров не только в восточной части Баренцева моря, но и в Карском. Заранее были приняты меры предосторожности.

Гитлеровское командование рассчитывало сорвать нашу арктическую навигацию 1942 года. Оно хотело показать, что Северный морской путь даже за тысячу миль от фронта находится под ударами немецкого флота. Операция была намечена на вторую половину августа – начало сентября. И тоже не случайно: в это время через Карское море должны были пройти в обоих направлениях несколько караванов. Об одном из них, вышедшем в начале июля из бухты Провидения на запад, противнику заблаговременно сообщила японская разведка. Караваны проводили линейные ледоколы и ледокольные пароходы. Фашисты рассчитывали одним ударом уничтожить не только транспортные суда с ценными грузами, но и весь ледокольный флот западного сектора Арктики. Надводные рейдеры врага намеревались поставить мины в наших водах, обстрелять порты и стоянки судов на острове Диксон, Нарьян-Маре, Амдерме, потопить советские рыболовные суда. Для помощи надводным рейдерам были выделены подводные лодки и самолеты-разведчики.

Успех операции строился на внезапности. Рейдеры в Карском море должны были следовать вокруг мыса Желания (мы меньше наблюдали за этим районом) и получать от находившихся здесь немецких подводных лодок последние сведения.

13 июля план операции был утвержден морским генеральным штабом в Берлине под условным наименованием «Вундерланд» («Страна чудес»).

Операция началась 10 августа с выхода подводных лодок в назначенные районы. Утром 16 августа из Нарвика вышел линкор «Адмирал Шеер» под командой капитана 1 ранга Медсен-Болькена. Этот корабль водоизмещением более 12 тысяч тонн имел 20 орудий, в том числе 6 11-дюймовых (280-миллиметровых), 8 6-дюймовых (150-миллиметровых), 6 4-дюймовых (106-миллиметровых), 8 зенитных автоматов, торпедные аппараты. Плохая видимость обеспечивала ему скрытность движения.

19 августа «Адмирал Шеер» подошел к мысу Желания – месту назначенной встречи с одной из подводных лодок. Получив дополнительные данные о ледовой обстановке, линкор вошел в Карское море. Несколько дней он безрезультатно потратил на поиски советских транспортов. Между тем время, отведенное на операцию, шло.

Утром 23 августа командир линкора получил по радио сообщение от своего командования, что караван из 19 транспортов в сопровождении 4 ледоколов находится на пути к проливу Вилькицкого и держит курс на запад. Полагая, что транспорты смогут пройти дальше, если ветер переменит направление и очистит пролив от льда, командир линкора решил занять позицию на их вероятном пути, ближе к полуострову Таймыр. Но фашисты просчитались. Они недооценили опыт и мастерство кораблевождения советских моряков. Транспорты успешно прошли среди льдов. Потеряв надежду атаковать большой караван, идущий с востока, командир линкора решил ограничиться нападением на транспорты, стоявшие у пролива Вилькицкого.

Утром 25 августа линкор направился к банке Ермака. Около 12 часов фашисты заметили мачты ледокольного парохода «Сибиряков», который следовал к Северной Земле с грузом для метеорологической станции. Увеличив ход, линкор пошел на сближение. В 12 часов 18 минут «Сибиряков» сообщил на Диксон, что его преследует корабль противника. Через полчаса после этого линкор открыл по ледоколу огонь. «Сибиряков», на котором были только две старые пушки, стал отстреливаться, одновременно стараясь скрыться за своим дымом. Однако получил несколько попаданий тяжелых снарядов, загорелся и начал тонуть.

18 человек из числа команды «Сибирякова», находившиеся в спасательной шлюпке, в том числе тяжело раненный капитан А. А. Качарава, были захвачены фашистскими пиратами. Только одному члену экипажа – кочегару П. И. Вавилову – удалось на полузатопленной шлюпке добраться до острова Белуха, откуда через месяц, после неимоверных лишений, его снял высланный с Диксона самолет.

Дальнейшие события развивались так. Сразу же после уточнения сведений, полученных от Монда, штаб морских операций западного сектора Арктики оповестил все суда в море и береговые станции о возможности появления вражеского рейдера. Радиосвязь в Арктике работала четко. Хотя при прохождении через «зоны молчания» судовым радиостанциям действовать запрещалось, на всех судах в определенные часы слушали

передачи радиоцентра Диксона и своевременно получали нужные сведения. За судами периодически следили с воздуха самолеты нашей полярной авиации. На острове Диксон начальник штаба Н. А. Еремеев и дежурный диспетчер аккуратно передвигали по карте флажки с названиями судов и каждое утро докладывали по радио в Москву о движении транспортов и о работе арктических портов. Круглые сутки несли вахту радисты на радиоцентре Диксона и полярных станциях. Крепко прижав наушники, они старались уловить в хаосе звуков, заполнявших эфир, позывные судов, установить, что происходит на трассе Северного морского пути и за ее пределами.

После потопления «Сибирякова» командир «Адмирала Шеера» больше не мог рассчитывать на скрытность своих действий в Карском море. Пираты стали торопиться, тем более что под влиянием северо-западных ветров ледовая обстановка у пролива Вилькицкого резко осложнилась. Перед уходом из Карского моря командир рейдера решил нанести удар по острову Диксон, разгромить порт и радиоцентр, лишить Северный морской путь основной базы в его западной части. Фашисты намеревались высадить десант, захватить в плен руководителей штаба морских арктических операций и добыть важные документы с планами навигации по Северному морскому пути.

Бывший помощник уполномоченного ГКО по перевозкам на Севере Евгений Матвеевич Сузюмов так рассказал о нападении на Диксон немецкого линкора:

«27 августа, пользуясь утренним туманом, рейдер воровски подкрался к Диксону, вошел на внешний рейд и открыл орудийный огонь по порту, мирному поселку, полярной станции. Это нападение не застало жителей острова врасплох. Линкор был вовремя замечен с наблюдательного пункта Нового Диксона, и, когда он несколько минут спустя появился перед проливом Вега, ведущим во внутреннюю бухту, и открыл огонь, на острове уже подготовились к обороне.

Неожиданно для экипажа фашистского линкора с берега ударила шестидюймовая пушка. Снятая с береговой батареи и подготовленная к отправке на Новую Землю, она стояла на причале. Старший лейтенант Корняков с помощью краснофлотцев развернул ее и открыл огонь по фашистскому линкору.

Когда на палубе “Адмирала Шеера” разорвалось несколько снарядов, гитлеровцам пришлось отменить высадку десанта. Рейдер развернулся и поспешно стал уходить на север. Уходя, пираты дали несколько залпов по порту и поселку. Но они лишь разрушили баню, подожгли бочки с отработанным маслом возле электростанции и повредили в нескольких местах антенное поле.

Радиосвязь ни на минуту не была прервана. Пожар, возникший в жилом доме, полярники быстро потушили.

Перед нападением рейдера в бухте кроме “Дежнева” находились два парохода – “Революционер” и “Кара”. От снарядов “Шеера” на “Революционере” загорелись надстройки. Команда отстреливалась из двух своих пушек и тушила пожар. Пароход пострадал незначительно. “Кара” стояла рядом с “Дежневым”. В трюме “Кары” лежало 200 тонн взрывчатки, а радиосвязи с судном не было. Поэтому Н. А. Еремеев бросился туда на катере и под огнем рейдера вывел пароход из зоны обстрела».

Итак, защитники Диксона, не дрогнув, вступили в бой с грозным врагом. В бою с фашистским рейдером погибло несколько моряков сторожевого корабля «Дежнев». Они покоятся в братской могиле со скромным обелиском. На обелиске высечены имена героев, павших в неравном бою с вражеским линкором «Адмирал Шеер» 27 августа 1942 года. Это В. И. Давыдов, А. М. Карачаев, Г. И. Майсюк, Ф. Хайрулин, В. И. Суслов и А. П. Борисихин.

Появление немецкого флота на Северном морском пути привлекло внимание Верховного Главнокомандующего. Я выслушал серьезный упрек за то, что «под носом у Головко» (т. е. вблизи главной базы флота) проходят неприятельские корабли. Упрек был справедливый. По опыту первой мировой войны и недавнего прошлого мы знали, что немецкие адмиралы стараются проводить именно такие внезапные операции. Крейсерская война была своего рода тактическим кредо адмирала Редера.

Впрочем, рейд линкора «Адмирал Шеер» в арктические воды не принес ему славы. Операция «Вундерланд», по сути дела, провалилась. Рейдер не выполнил задания – потопить наши торговые суда. На Диксоне не пострадал ни один важный объект. Навигацию по Северному морскому пути сорвать не удалось. Единственное, чего добился рейдер, было потопление «Сибирякова». Но эта «победа» вооруженного крупнокалиберными орудиями линкора над старым и слабо вооруженным небольшим ледокольным пароходом не принесла лавров фашистскому военному флоту. Гитлеровцы отошли от Диксона после первых попаданий снарядов в их корабль. Безуспешными были и действия немецких подводных лодок во время крейсерства «Шеера».

С конца августа 1942 года фашистская авиация и миноносцы вновь начали ставить мины на подходах к Архангельску, в районе мыса Канин Нос, у острова Колгуев и у северо-западного побережья Новой Земли. Подводные заградители выставили магнитные и акустические мины у западного входа в проливы

Маточкин Шар и Югорский Шар.

Нельзя отрицать того, что в 1942 году на некоторых арктических трассах наших внутренних коммуникаций противнику удалось создать напряженную обстановку. Однако фашисты так и не смогли существенно нарушить, а тем более прервать судоходство в Арктике. В первый период войны транспортные суда совершили свыше 1300 переходов. Наши потери за это время составили 7 транспортов, 7 кораблей охранения и 10 вспомогательных судов.

В 1943 году напряженность борьбы на арктических внутренних коммуникациях не только не ослабла, но даже несколько возросла. Со второй половины февраля противник начал широко использовать авиацию.

Опыт первых лет войны убедительно показал, как важны внутренние морские сообщения на Севере. Недооценка их защиты была нашим серьезным просчетом в подготовке Северного флота в предвоенные годы. К тому же сил там было явно недостаточно.

И тем важнее подчеркнуть, что небольшие потери наших кораблей и судов на внутренних морских путях Арктики – результат правильных мер, которые были приняты, хотя и с опозданием. Вместе с тем этот факт свидетельствует о крупных промахах вражеского командования.

Враг остановлен

Новороссийск – неспокойный порт. Внезапный ветер с гор – «бора» – заставляет всегда быть начеку. В молодости и мне пришлось «натерпеться страху», когда «бора» едва не выбросил на мель крейсер «Червона Украина», на котором я плавал тогда помощником командира.

И вот 26 апреля 1942 года я снова приехал в Новороссийск. Помню, в тот день мы с командующим авиацией ВМФ С. Ф. Жаворонковым на окраине города наблюдали за воздушным боем. Вместо фуражек на нас были шлемы: вокруг то и дело падали мелкие осколки зенитных снарядов. Мы видели, как два фашистских самолета рухнули в Цемесскую бухту. Но в город вражеские самолеты все же прорвались и сбросили бомбы, вызвавшие пожары и разрушения.

Налет этот был характерен для тех дней. Действуя с крымских аэродромов, немецкая авиация совершала их все чаще и чаще. Вначале мы объясняли это тем, что противник хочет сорвать наши перевозки в Керчь, на которые много сил тратил флот. Тогда трудно было предположить, что через два-три месяца враг начнет штурмовать Новороссийск. Все наше внимание было пока сосредоточено на обороне Керченского полуострова, а дальнейшие намерения немецкого командования оставались для нас неясными. Однако события надвигались…

Летом 1942 года гитлеровцы развернули наступление на Сталинград и Кавказ. Побережье Кавказа с его портами оказалось под угрозой. Новороссийск был крайне нужен немцам, чтобы обеспечить снабжение морским путем своей армии, когда она, по их планам, двинется вдоль побережья на юг.

Незаметная на первый взгляд роль Черноморского флота в обороне Кавказа была как никогда ощутима в те дни.

Например, английский историк Б. Тонстолл в 1942 году, когда ему еще не было нужды фальсифицировать события, писал, что в ходе нынешней войны морская стратегия России планировалась и осуществлялась весьма трезво; кроме того, она в гораздо большей степени содействовала успехам Красной Армии, чем это широко известно. На Черном море эта стратегия помешала вторжению на Кавказ с моря; в то же время русский флот беспокоил неприятельские морские коммуникации у берегов Болгарии и Румынии.

Писал он также и о том, что Красный флот достиг необычайных успехов, так как, несмотря на потерю Одессы и Николаева, а затем и Севастополя, он не только сохранил свое

господство на Черном море, но еще и сумел это сделать при непрерывных ударах со стороны вражеской авиации.

Да, бесспорно, Черноморский флот помешал «вторжению на Кавказ с моря», так же как не позволил немцам пользоваться портами и прибрежными коммуникациями, когда они были крайне нужны врагу при продвижении по суше.

Когда 12 мая я вернулся в Москву, в Ставке не только с тревогой следили за событиями на Керченском полуострове, предвидя их печальный для нас исход, но и беспокоились о создании рубежей обороны на Таманском полуострове, которые преградили бы путь врагу к Туапсе и Новороссийску.

Последнему Ставка придавала большое значение. «Немцы не должны завладеть Новороссийском», – сказал мне И. В. Сталин в тяжелые дни борьбы за Кавказ.

17 августа был создан Новороссийский оборонительный район (НОР). В него вошли 47-я армия Северо-Кавказского фронта, корабли и части Азовской военной флотилии, Темрюкская, Керченская и Новороссийская военно-морские базы и сводная авиагруппа (112 самолетов). Командующим НОР был назначен командующий 47-й армией генерал-майор Г. П. Котов, а его заместителем по морской части и членом Военного совета района – командующий Азовской флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков.

По опыту мы уже знали, какую важную роль в обороне базы будет играть береговая артиллерия. Собранные в два дивизиона стационарные и подвижные батареи готовились отразить атаки врага. Возглавил эти дивизионы морской артиллерист М. С. Малахов, участник обороны Севастополя.

В конце августа противник вышел на ближние подступы к Новороссийску. Корабли и части Черноморского флота сражались рядом с войсками 47-й армии. Летчики авиагруппы генерала П. П. Квадэ отражали налеты немецких самолетов, над городом то и дело завязывались воздушные бои.

Ценой огромных потерь врагу все же удалось захватить почти весь город. В наших руках осталась лишь его окраина – берег Цемесской бухты. Но из-за этого фашисты так и не смогли использовать Новороссийский порт, самый крупный в северной части Кавказского побережья. Ни один немецкий корабль не вошел в него, да и в самом городе гитлеровцы не могли считаться хозяевами: все кварталы простреливались нашей артиллерией.

Борьба за Новороссийск стала для черноморцев своего рода поворотным пунктом. В феврале 1943 года в Цемесскую бухту около Новороссийска был высажен десант, сыгравший огромную роль в освобождении города. А затем последовали один за другим

крупные десанты, которые высаживал флот, участвуя в освобождении наших военно-морских баз.

Названия улиц Новороссийска, многочисленные обелиски увековечили имена Сипягина, Исаева, Корницкого, Козлова, Видова, Жуковского и других представителей различных родов войск.

Морякам особенно хорошо известно имя майора Цезаря Куникова, который в те дни возглавлял первый бросок десантников на Станичку. Риск этого десанта на сильно укрепленный врагом берег все понимали. Понимал это и Куников. Недаром он накануне высадки в ночь на 4 февраля собрал «свое войско» и заявил:

– Кому жаль себя или свою семью, пусть выйдет вперед.

Шагнул из строя лишь один человек, а остальные опустились на колени перед знаменем части и поклялись «всю свою кровь капля за каплей отдать за жизнь и счастье своего народа».

Куников высадился вместе со своими матросами, выдержал самые трудные первые дни борьбы за плацдарм, а 11 февраля он был смертельно ранен. Заслуга этого десанта состояла в том, что в Станичку Черноморский флот мог теперь перебрасывать подкрепления – армейские и морские части.

В Новороссийске немецким захватчикам был окончательно прегражден путь к Кавказскому побережью. А через год наши войска и флот отсюда же погнали их с Кавказа. Именно тогда лозунг «Стоять насмерть!» сменился призывом «Вперед, на запад!». Но об этом речь впереди. Пока же несколько слов о Туапсе.

В годы Великой Отечественной войны в Туапсе базировались корабли Черноморского флота. Для длительных стоянок эта гавань оказалась малопригодной: беспокойная осенняя погода и «тягун» – штормовая волна на рейде – порой вызывали даже аварии. Однако именно здесь не раз происходила посадка войск на корабли. Так было в 1941 году при переброске резервов в Севастополь. В Туапсе же крейсер «Красный Кавказ» принимал на борт боевую технику и людей, участвовавших в Керченско-Феодосийской операции.

С двадцатых чисел августа и почти до конца декабря 1942 года, когда немецкие войска пытались захватить этот порт, за него шла ожесточенная борьба. Взятие Туапсе было запланировано немцами как часть операции «Эдельвейс» (захват Кавказа). Мечтая преодолеть Главный Кавказский хребет и в дальнейшем наступать на Тбилиси, гитлеровцы хотели использовать Туапсе для снабжения своих войск морем.

С 6 августа на майкопско-туапсинском направления началось

наступление сильной танковой группировки противника. Возникла угроза прорыва фашистов к морю в районе Туапсе. Поэтому были приняты срочные меры по усилению нашей 18-й армии, оборонявшей горный перевал на пути к этому порту. Командовал 18-й армией генерал-майор А. А. Гречко.

Врагу удалось подойти к Гойтхскому перевалу, за которым открывалась дорога на Туапсе. Но наши войска упорно сопротивлялись. И не только войска. В трудные дни октября 1942 года на защиту Туапсе был мобилизован весь партийный актив города. В конце октября немцы были отброшены за реку Пшиш, протекающую за Гойтхским перевалом.

При обороне Туапсе получил тяжелое ранение мой заместитель адмирал И. С. Исаков, бывший в то время членом Военного совета Закавказского фронта. В роковой для него день, 4 октября 1942 года, Иван Степанович телеграфировал мне из Тбилиси: «Выехал с командующим фронтом в Туапсе для организации наземной операции в районе Хадыженской». Близ Туапсе автомашины, на которых ехали Исаков и командующий Закавказским фронтом генерал армии И. В. Тюленев, заметила шестерка «мессершмиттов». Самолеты начали пикировать на автомобили. Крупный осколок бомбы угодил Ивану Степановичу в левую ногу. Раненого отправили в Сочи. Ногу пришлось ампутировать. Однако опасность для жизни не миновала, и в Сочи был срочно направлен главный хирург флота И. И. Дженелидзе.

Из госпиталя Иван Степанович послал телеграмму Сталину и наркому ВМФ. Он сообщал о своем тяжелом состоянии и просил в случае смерти назвать его именем один из новых эсминцев. Не успел я прочесть эту телеграмму, как Сталин сам позвонил мне, что делал нечасто.

– Вы получили телеграмму Исакова?

Я сказал, что получил и что к раненому командирован главный хирург флота.

– Немедленно напишите ответ.

Через несколько минут я прочел по телефону текст заготовленной телеграммы:

– «Сочи. Адмиралу Исакову. Не теряйте мужества, крепитесь. По мнению врачей, вы можете выздороветь. Ваша жена вылетела к вам. В случае трагического исхода лучший эсминец Черноморского флота будет назван “Адмирал Исаков”, желаем здоровья».

– От чьего имени посылаете телеграмму?

– От вашего, товарищ Сталин.

– Нет, – сказал он, – пошлем за двумя подписями: Сталин,

Кузнецов.

Ивана Степановича удалось спасти. Он еще долго и плодотворно работал для нашего флота. В последние годы мы уже не были связаны служебными отношениями. Встречались только от случая к случаю да изредка обменивались письмами. Последняя наша встреча произошла поздней осенью 1967 года при довольно необычных обстоятельствах. Утром 6 октября Иван Степанович позвонил мне и предложил:

– Давайте-ка, как старые пенсионеры, встретимся где-нибудь на бульваре, посидим на скамейке и потолкуем.

Меня, признаться, удивило такое предложение. Ведь Ивану Степановичу было трудно не только передвигаться на протезе, но даже сидеть на скамейке бульвара. Не успел я сказать, что буду рад навестить его или принять у себя, как услышал:

– Через десять минут буду у вашего подъезда.

Мы проехали к новому зданию Московского университета и вышли из машины, чтобы с Ленинских гор полюбоваться красавицей Москвой. Долго стояли у парапета. Разговор зашел о литературных делах.

– Предлагают написать что-нибудь покрупнее, чем маленькие рассказы, но я не берусь, – сказал Иван Степанович. Объяснил он это не состоянием здоровья, как я ожидал, а тем, что объемистые труды мало кто читает, а вот маленькие рассказы, судя по письмам, читают весьма охотно.

Иван Степанович был очень рассеян. Разговор не клеился. Вдруг он почему-то вспомнил о своем ранении и о полученной тогда телеграмме.

– Я думаю, после смерти все же назовут один из эсминцев моим именем. Ведь у меня не остается потомства…

Так через двадцать пять лет он повторил свое желание, чтобы эсминец, находящийся в строю, носил его имя.

Через пять дней, рано утром 11 октября, мне позвонил адъютант Исакова А. И. Соколов и сообщил, что ночью Иван Степанович скончался.

Я много думал об этом незаурядном человеке. Перебирал в памяти долгие годы совместной службы, наполненные одним желанием – сделать все возможное для развития и укрепления нашего Военно-Морского Флота. Иван Степанович Исаков был человеком высокой культуры, энергичным, трудолюбивым. Он очень много сделал для советского флота.

Сталинград

Тяжелыми, очень тяжелыми были лето и осень 1942 года. Нелегко было нам заставить еще достаточно мощную в то время военную машину фашистской Германии дать задний ход. У немцев хватило силы начать в том году крупное летнее наступление. Их армии дошли до Кавказского хребта, развернули бои на улицах Сталинграда.

Эти месяцы навсегда останутся в памяти народной, как остались в ней критические недели боев под Москвой в октябре 1941 года, оборона Севастополя и Одессы, девятьсот дней блокады Ленинграда.

В летнем наступлении 1942 года ценой невероятных усилий противнику удалось достичь значительных успехов. Но наш народ не мог примириться с мыслью о фашистской неволе. Советские люди верили в нашу окончательную победу и способны были выдержать во имя нее любые испытания. Все это предвещало решительный перелом в смертельной схватке. В самом разгаре была народная война, охватившая всю страну. Воевали фронт и тыл, военные и гражданские люди, мужчины и женщины.

Самый трудный, первый год войны был для нас великой школой. Бойцы и командиры учились не только стоять насмерть, но и, где можно, самим переходить в наступление. Военачальники учились не только проводить отдельные сражения, но и разрабатывать планы крупных стратегических операций. Выросли талантливые полководцы, умело, творчески, инициативно выполнявшие директивы Ставки. Перебазировав заводы в глубокий тыл, построив там же новые, страна давала фронту самую совершенную технику, причем в нужных количествах. Сталинграду, где решалась судьба не только армии Паулюса, но и нечто большее, осенью 1942 года наш героический тыл слал танки, самолеты, пушки и все необходимое для величайшего сражения.

Сталинградская битва с новой силой показала превосходство советского военного искусства и советской техники. Гитлеру ничего не оставалось, как отметить свое поражение под Сталинградом общенациональным трехдневным трауром. Самым важным итогом этой битвы было то, что стратегическая инициатива окончательно перешла в руки Советских Вооруженных Сил.

Правда, летом 1943 года в битве под Курском немецкое командование попыталось взять реванш, но безуспешно. Как известно, в ответ последовали один за другим удары наших

войск. Дело шло к окончательной нашей победе.

В военно-исторической и мемуарной литературе дана высокая оценка ратным подвигам военных моряков в Сталинградской битве. Так, бывший командующий 62-й армией В. И. Чуйков в своих воспоминаниях отмечает: «О героизме моряков Волжской флотилии сказано много. Я лишь добавлю, что этот героизм был достоин лучших свершений этого величайшего сражения».

Вспоминается рассказ командира канонерской лодки «Усыскин», входившей в состав Волжской военной флотилии, о том, как в критический период обороны Сталинграда генерал А. И. Еременко, командовавший фронтом, посетил корабль и расцеловал комендоров за меткую стрельбу по вражеским танкам.

Бывает, конечно, что многое со временем забывается. Но может ли забыться такое?

О боевых делах Волжской флотилии рассказано еще далеко не все.

В июле 1941 года Наркомат ВМФ внес в ГКО предложение сформировать на Волге учебный отряд, чтобы в спокойных условиях глубокого тыла готовить личный состав для пополнения воюющих флотов. В октябрьские дни наступления немцев на Москву этот отряд преобразовали в Волжскую военную флотилию. В нее вошли 7 канонерских лодок, оборудованных из речных судов, 15 бронекатеров, около 30 тральщиков и 2 плавучие батареи.

Из этого видно, что еще в 1941 году и ГКО, и Ставка учитывали военное значение Волги как мощной транспортной артерии. В 1942 году с приближением линии фронта предвиделись крупные перевозки по Волжскому пути. Но никто из нас тогда не предполагал, что довольно скоро именно здесь противник предпримет решительное наступление, стремясь выйти к Волге, и что Волжской флотилии суждено будет выполнять ответственные задачи не только по обеспечению движения судов, но и в самой битве за Сталинград.

В апреле 1942 года появились признаки готовящегося наступления немцев. Приходилось только гадать, на каком участке фронта, протянувшегося от Мурманска до Севастополя, гитлеровское командование будет искать возможность осуществить свой уже провалившийся однажды план «Барбаросса».

Едва открылась навигация, как по Волге потянулись караваны судов и барж. Среди потока различных грузов главное место занимали нефтепродукты, от них зависела боеспособность фронтов.

В июне над великой русской рекой появились немецкие самолеты-разведчики. Они предвещали серьезную угрозу с воздуха. И действительно, в июле гитлеровская авиация начала минирование фарватера. На всем протяжении реки от Астрахани до Саратова с наступлением темноты в воздухе то тут, то там слышался зловещий гул, и в воду падали мины.

Возникла серьезная угроза для судоходства. Электромагнитные немецкие мины требовали особых средств борьбы с ними – специальных тралов и размагниченных тральщиков. Мы не имели на Волге ни того, ни другого. Пришлось в срочном порядке переоборудовать в тральщики два десятка деревянных речных судов и несколько барж. Командовать созданной таким образом бригадой тральщиков был назначен бывалый моряк и опытный специалист контр-адмирал Б. В. Хорошхин. Дивизионы его бригады спешно направлялись на опасные участки между Астраханью и Саратовом.

В июле обозначилось направление удара противника из большой излучины Дона прямо на Сталинград. За сравнительно короткое время гитлеровцы поставили на Волге до 350 мин. Временами мы не успевали их обезвреживать, и тогда создавалась угроза прекращения движения по реке. Самым напряженным месяцем был август. 500 постов наблюдения, развернутых для обнаружения сброшенных мин, десятки вооруженных судов и катеров, проводивших почти круглосуточное траление и выбор обходных фарватеров, с трудом обеспечивали движение. К тому же немецкая авиация начала бомбить суда в портах и на переходах. Упорная борьба с минами и самолетами шла на протяжении тысячи километров. Грузовые суда ходили теперь уже не в одиночку, как прежде, а караванами, в сопровождении боевых кораблей, вооруженных зенитными пушками.

Командующий Волжской флотилией Д. Д. Рогачсв – это он в начале войны возглавлял Пинскую флотилию – и комиссар А. Л. Расскин, которого я знал еще по обороне Ханко, всеми возможными способами старались обеспечить безопасность судоходства по столь важному водному пути. Но враг действовал все активнее. Моряки геройски отражали натиск гитлеровцев, не считаясь с опасностью. Именно в это время мы потеряли от бомб около 60 различных судов. До 20 судов подорвались на минах. Возле Сталинграда погибли пассажирские пароходы «Тимирязев» и «Академик Лядов», буксирные пароходы «Алтай» и «Ленинградская правда». Но движение по реке продолжалось. Команды гражданских судов в условиях опасности действовали так же решительно, как и военные моряки.

Нелегкая задача, возложенная на контр-адмирала

Хорошхина, в августе стала в несколько раз тяжелее. Возглавляя траление, Борис Владимирович находился на самых опасных участках, личным примером воодушевляя своих людей. Когда в 200 километрах ниже Сталинграда, возле Никольского, скопившиеся караваны образовали пробку, Хорошхин с двумя бронекатерами тотчас направился туда. При подходе к Никольскому раздался сильный взрыв, и объятый пламенем бронекатер, на котором держал свой флаг Хорошхин, исчез под водой. Шедший за ним на небольшой дистанции второй бронекатер, подойдя к месту взрыва, уже никого и ничего не обнаружил: погибла вся команда вместе с отважным адмиралом.

Командование Сталинградского фронта, которому решением Ставки Верховного Главнокомандующего была передана в оперативное подчинение флотилия, помогло ей истребителями. Так называемые аэродромы-засады хорошо послужили для защиты речных судов от немецкой авиации. Только 14 августа группа самолетов-истребителей 268-й авиационной дивизии полковника Б. А. Сиднева успешно отразила несколько атак. 16 августа немецкие самолеты вновь атаковали караваны, но были отогнаны. При этом враг потерял 2 «юнкерса».

Исключительный героизм в те дни проявили зенитчики речных судов. Военные моряки-артиллеристы на пароходе «Сократ», который шел с баржами, выдержали 48 атак немецких самолетов. 3 бомбардировщика им удалось сбить. Весь груз был доставлен по назначению.

Для конвоирования караванов широко использовались бронекатера. Только в августе бронекатера бригады речных кораблей контр-адмирала С. М. Воробьева отразили 162 воздушные атаки. 2-й дивизион бронекатеров под командованием капитана 3 ранга А. И. Пескова отразил 190 воздушных атак и сбил 4 фашистских самолета.

Потребовалась исключительно слаженная и дружная работа командования флотилии и речного пароходства. Д. Д. Рогачев и начальник технического участка пути К. С. Емельянов нередко совместно вели рекогносцировку русла реки в поисках более безопасного фарватера.

Командам тральщиков особенно много хлопот доставляли новые высокочувствительные немецкие мины. В тот период противник применил на Волге разнотипные неконтактные мины. На них подрывались и грузовые суда, и боевые корабли, иногда даже после многократного траления фарватера. Встречались мины, в которых приборы для взрыва становились опасными лишь через сутки после постановки. Все это заставляло тралить фарватеры изо дня в день.

В обстановке быстро надвигавшейся угрозы Сталинграду флотилия по требованию командования фронта все свои силы сосредоточила на артиллерийской поддержке сухопутных частей, сражавшихся на оборонительных рубежах. Наступление 4-й немецкой танковой армии из районов Котельниково и Абганерово создало необходимость стянуть все корабли южнее города, где оборонялись наши 64-я и 57-я армии.

Три канонерские лодки, шесть бронекатеров и две плавучие батареи 1-й бригады кораблей под командованием контр-адмирала С. М. Воробьева и комиссара С. Д. Бережного взаимодействовали с 64-й армией. 2-я бригада в составе четырех канонерских лодок и четырех бронекатеров под командованием контр-адмирала Т. А. Новикова и комиссара И. И. Величко находилась в оперативном подчинении командования 57-й армии.

Одним из соединений 64-й армии, с которым особенно тесно пришлось взаимодействовать кораблям, была 422-я стрелковая дивизия. В течение всего периода тяжелых боев командующий флотилией Д. Д. Рогачев имел непосредственную связь с командиром дивизии И. К. Морозовым.

– В критические дни августовских и сентябрьских боев 1942 года дивизия крайне нуждалась в огневой поддержке, – вспоминал позднее генерал-майор И. К. Морозов. – И поддержка пришла со стороны Волжской флотилии. С наступлением темноты корабли занимали позиции поближе к противнику, а с рассветом громили его.

И. К. Морозов и командующий флотилией договаривались о системе целеуказаний, знакомили друг друга с обстановкой и готовились к новым совместным действиям.

Об одной из таких встреч хочется рассказать словами комдива: «Когда нависла смертельная опасность над войсками соседней 62-й армии, мы снова встретились с контр-адмиралом Рогачевым. Немецкое командование решило во что бы то ни стало сбросить наши войска в Волгу и уничтожить их. Надо было любой ценой отвлечь хотя бы часть сил врага. Дивизия обратилась за помощью к флотилии. Рогачев с группой офицеров под огнем врага перебрался с Саргинского острова на командный пункт 422-й дивизии. Ему доложили, что положение крайне серьезное. “Надо сделать все возможное, чтобы не оставить в беде воинов 62-й армии”, – сказал Рогачев и, уточнив задачи кораблям, отбыл на флотилию. На следующий день с раннего утра зазвучала канонада – это вели точный огонь корабельные дальнобойные орудия. Дивизия и корабли флотилии полностью и в срок выполнили возложенную на них задачу».

С 24 августа канонерские лодки 2-й бригады поддерживали 15-ю гвардейскую стрелковую дивизию. Командование дивизии дало особо высокую оценку стрельбе канонерской лодки «Руднев».

С 26 августа до середины сентября, меняя позиции, корабли 2-й бригады помогали своим огнем частям 57-й армии, которой командовал генерал Ф. И. Толбухин. В одном из своих приказов он отметил, что «личный состав бригады показал высокую выучку, стойкость и беспредельную преданность социалистической Родине».

Хочется к слову сказать, что Ф. И. Толбухин всегда придавал большое значение взаимодействию войск и кораблей и ценил поддержку моряков. Федора Ивановича я немного знал и раньше. В 1931 году, будучи слушателем Военно-морской академии, я оказался у него посредником на одном крупном учении Ленинградского округа; Ф. И. Толбухин был тогда начальником штаба корпуса. Но особенно близко мы познакомились уже в годы войны. Ф. И. Толбухину как командующему фронтом не раз приходилось решать вопросы тесного взаимодействия с Черноморским флотом при освобождении Крыма, Одессы, а позже при освобождении Румынии и Болгарии.

Биография Ф. И. Толбухина типична для многих военачальников, выдвинувшихся после Октября. Крестьянин Ярославской губернии, он служил в царской армии в годы первой мировой войны, участвовал в гражданской войне и, окончив в 1934 году военную академию, стал командовать крупными соединениями Красной Армии. Мягкий по характеру, Федор Иванович, как мне пришлось в этом не раз убедиться, не прибегал без крайней нужды к дисциплинарным взысканиям, он был авторитетен среди подчиненных благодаря своим способностям и знаниям.

Весной 1944 года мне довелось провести с ним двое суток в освобожденной Одессе. Днем мы занимались каждый своим делом, а вечером встречались у него в небольшом домике за городом, на самом берегу моря. Конечно, говорили о главном – о войне, и я видел: он искренне, не ради того, чтобы угодить гостю, тепло отзывался об отваге моряков. Помню его слова, сказанные тогда: «Я думаю, Одесса – не последний приморский город, который нам с вами придется освобождать». Через несколько месяцев штаб Толбухина и в самом деле находился уже в Румынии, а на повестке дня стояла задача освобождения Болгарии, в которой тогда еще властвовали прислужники Гитлера. Маршалу Г. К. Жукову было предложено вылететь в штаб 3-го Украинского фронта, находившийся в Чернаводе (Румыния).

Я получил указание вылететь вместе с ним для уточнения вопросов взаимодействия фронта с Черноморским флотом. Побывав в Констанце – главной базе румынского флота, я выехал в Чернаводу – в штаб Ф. И. Толбухина. Как всегда, все вопросы взаимодействия были нами быстро решены. Оставалось получить одобрение Ставки и приказ о дне наступления. В ожидании этого мы с Федором Ивановичем, как бывало и в Одессе, в свободные минуты вспоминали о Сталинграде.

Но вернемся к дням незабываемой Сталинградской битвы.

С 13 сентября 1942 года развернулась борьба непосредственно за Сталинград. По указанию Главного морского штаба командование флотилии предложило Военному совету фронта сосредоточить часть кораблей вблизи северной окраины города, куда рвался враг. Предложение было принято.

С этого времени корабли непрерывно поддерживали огнем боевые порядки войск. Огонь морских орудий отличался большой эффективностью. Конечно, многое зависело от его корректировки. Недаром об одном отважном корректировщике, В. М. Загинайло, фронтовая газета писала: «Он так корректирует огонь, словно сам своими руками кладет снаряды в цель». Правда, для этого корректировщику-моряку приходилось находиться на самых передовых позициях, а иногда и на ничейной земле, где-нибудь под подбитым танком.

Много неприятностей немцам причинила и флотская 6-дюймовая железнодорожная батарея, давшая свой первый залп 8 сентября. В дни, когда город подвергался жестоким атакам, она маневрировала между заводами «Баррикады» и Тракторным. Батарея многократно выдерживала удары авиации, однако огня не прекращала.

В дни Сталинградской битвы перевозка через Волгу войск, боевой техники и различных войсковых грузов требовала от моряков не меньше мужества и героизма, чем непосредственное участие в боях. Скажу без всякого преувеличения: в сентябре – октябре перевозки с левого берега в город и на фланги наших армий были для Сталинграда вопросом жизни и смерти. Правда, основные перевозки совершали инженерные войска фронта. Но без участия речного пароходства и боевых кораблей флотилии сделать это было невозможно. Василий Иванович Чуйков в своей книге «Начало пути» писал: «Наши сердца наполнялись гордостью, когда мы наблюдали за пароходами и катерами Волжской военной флотилии, которые сквозь льды пробивались к армейским причалам».

Жизнеспособность 62-й армии, которой командовал В. И. Чуйков, полностью зависела от того, будет ли она бесперебойно

снабжаться боеприпасами и подкреплением из-за реки. В эти дни противник изо всех сил старался сорвать переправу, а флотилия делала все возможное для ее сохранения. Для перевозок использовались любые средства: боевые корабли, катера, речные буксиры.

За время Сталинградской битвы через реку под огнем противника было перевезено более 120 тысяч человек, свыше 13 тысяч тонн различных грузов, 1925 ящиков с минами, более 400 автомашин.

Этим, конечно, не исчерпывается список всего доставленного на фронт в Сталинград. Вот красноречивая цифра: различные плавучие средства сделали более 35 тысяч рейсов через Волгу. Это тоже своего рода героическая эпопея, в которой с равным мужеством и отвагой участвовали инженерно-саперные части, речники и моряки флотилии. В обеспечении перевозок принимали непосредственное участие все военачальники, вплоть до командующего фронтом. Занимались перевозками все корабли флотилии, а также суда и баржи Волжского пароходства.

Враг простреливал весь фарватер у Сталинграда, и поэтому действовать приходилось ночью. Катера и пароходы выходили из затонов у истоков реки Ахтубы скрытно, но, как правило, им не удавалось незаметно для врага пробраться к городским причалам. Чаще всего их обнаруживали с помощью осветительных ракет, и тогда на них обрушивалась стена огня. Другие боевые корабли старались подавить огневые точки противника, но сделать это было нелегко. Завесы огня одна за другой вставали перед кораблями с таким расчетом, чтобы накрыть их на середине реки. Заместитель командующего фронтом генерал М. М. Попов как-то рассказывал мне: когда он 16 октября вместе с командующим фронтом совершал такой подход под огнем противника, их бронекатер при подходе к командному пункту 62-й армии был обстрелян не только артиллерийским огнем, но и даже из автоматов.

«Потери в личном составе бронекатеров при перевозках доходили до 65 процентов», – пишет в своих воспоминаниях А. И. Еременко.

Особые трудности при переправах возникли во время осеннего ледостава. Командам приходилось идти на разные хитрости, чтобы катера не оказались затертыми льдами.

Вспоминая о действиях бронекатеров Волжской флотилии как в дни героической обороны Сталинграда, так и на протяжении всего времени ее существования, хочется сделать небольшое отступление.

Во всех речных флотилиях, тесно взаимодействовавших с

армейскими частями, самыми удобными во всех отношениях кораблями оказались именно бронекатера. Эти мелкосидящие и в то же время бронированные корабли отлично решали свои задачи при непосредственном сопровождении армии вдоль речных путей или при переправах войск через реки.

К довольно мощной артиллерии мониторов на практике обращались реже, чем к 76-миллиметровым орудиям в башнях бронекатеров и их крупнокалиберным пулеметам, рассчитанным на действие в непосредственной близости от берега. В операциях на реках очень нужны были эти своего рода «речные танки» – небольшие подвижные корабли, способные бить наземные танки на берегу и выдерживать их огонь. От орудий крупного калибра бронекатера успешно уклонялись с помощью маневра; они могли подойти близко к цели и почти в упор бить по ней. Словом, это были универсальные корабли для войны на реках.

Нужду в бронекатерах мы ощутили в первые же месяцы войны. На их строительство было переключено несколько заводов, но возникли трудности с башнями и броней. Крайняя нужда в танках не позволяла выделить флоту хотя бы какую-то часть брони, которую вырабатывали наши заводы. Помнится, я не раз бывал у В. А. Малышева, ведавшего в годы войны танковыми заводами.

– Могу выделить только в случае перевыполнения плана. За танки отвечаю головой, – обычно говорил он мне. Но все-таки удалось добиться, чтобы на бронекатера ставили танковые башни.

На последнем этапе войны, когда армия стремительно двигалась вперед, речные флотилии оказывали немалую услугу армейским частям, и бронекатера были всеми признаны как самые удачные корабли сопровождения войск. Не случайно бронекатера действовали на Днепре и даже в верховьях Дуная, на Висле, Одере, Шпрее, а при разгроме Квантунской армии – на Амуре, Сунгари, Уссури. На берегу Волги на постаменте стоит гвардейский бронекатер «Алексей Калюжный». Названный так в честь одного из героев обороны Севастополя, этот бронекатер с боями прошел в годы войны от Сталинграда до Вены.

Среди судов Волжского речного пароходства встречались и ветераны Волги-матушки реки, такие как, например, «Волгарь» («Волгарь-доброволец», как назвали его в гражданскую войну). В те годы «Волгарь», превращенный в канонерскую лодку, воевал вместе с известными отрядами моряков Ивана Кожанова. В мирное время этот небольшой кораблик водил нефтяные караваны, а когда началась Великая Отечественная война и враг подошел к Волге, легендарный «Волгарь» снова оказался в строю. После установки зенитных орудий и пулеметов он в самые

жаркие дни битвы за Сталинград перевозил туда бойцов и доставлял боеприпасы, отбиваясь от фашистских самолетов.

В середине сентября гитлеровцы предприняли попытку овладеть центром города. Специальным решением Ставки для пополнения 62-и армии выделялась ставшая потом знаменитой 13-я гвардейская дивизия генерала А. И. Родимцева. Ее нужно было перевезти через Волгу. Выполняли эту задачу боевые корабли флотилии. В ночь на 15 сентября под непрерывным огнем противника бронекатера и тральщики форсировали реку и высадили на другом берегу сначала 42-й стрелковый полк родимцевской дивизии. Высадка сопровождалась боем и проходила под прикрытием огня кораблей и сухопутной артиллерии. Задача полка состояла в том, чтобы оттеснить немцев и захватить плацдарм для высадки основных сил дивизии. Следующей ночью была высажена вся дивизия. Войска переправлялись на катерах, буксирах, баржах и даже на простых рыбачьих лодках. Дорога была каждая минута. Город переживал критические часы.

Это была не обычная перевозка войск, а скорее высадка десанта, которую обеспечивали боевые корабли в условиях противодействия противника. И подобные случаи были не единичны.

В Сталинградской битве моряки сражались не только на кораблях флотилии, а, как и под Москвой, в рядах морских стрелковых бригад, полков, сводных отрядов. Немало моряков в составе маршевых батальонов и рот влилось в армейские части. Только во 2-й гвардейской армии под командованием генерала Р. Я. Малиновского, прибывшей из резерва Главного Командования в район Сталинграда, находилось около 20 тысяч моряков.

Если корабли Волжской флотилии комплектовались прежде всего моряками Балтийского, Северного и Черноморского флотов и различных флотилий, то морские стрелковые бригады в основном были укомплектованы людьми с Тихоокеанского флота и Амурской флотилии. Преимущественно отсюда же брали моряков и для пополнения армейских частей Сталинградского фронта.

В первые месяцы 1942 года в Красную Армию было послано около 150 тысяч моряков. Случилось так, что к моменту прибытия тихоокеанцев и амурцев «на запад», как иногда любят говорить на Дальнем Востоке, в весенне-летнем наступлении фашистской армии наметилось волжское направление, и поэтому больше всего моряков было послано именно сюда, в междуречье Волги и Дона.

Уже в первые дни Сталинградской битвы моряки приняли

участие в боях на суше.

23 августа моторизованные части гитлеровцев прорвались к правому берегу Волги севернее Сталинграда, на участке Рынок – Латошинка. Командование фронта почти не имело резервов, а враг мог вот-вот ворваться в город. К месту намечавшегося прорыва были переброшены танковая бригада, противотанковый артиллерийский полк и сводный батальон моряков под командованием капитана 3 ранга П. М. Телевного, который занял позиции северо-восточнее Тракторного завода. Доставленные на машинах моряки сразу вступили в бой. На 260 моряков имелось всего 100 винтовок, 20 ручных пулеметов и 14 автоматов. С утра 24 августа и до исхода дня 26 августа, пока не подошли подкрепления, моряки с ополченцами сдерживали натиск врага. 28 августа оборону этого участка взяла на себя 124-я стрелковая бригада полковника С. Ф. Горохова. Моряков, а позднее 124-ю бригаду поддерживали огнем канонерские лодки «Усыскин» и «Чапаев», 4 бронекатера и 2 плавучие батареи. Именно тогда впервые на бронекатерах были использованы «катюши».

Произошло это не случайно. Наш Военно-Морской Флот еще задолго до войны занимался испытанием на различных катерах на Черном море ракетных пушек, представлявших собою прообраз «катюш». Это было вызвано необходимостью восполнить недостаток в крупных кораблях. Однако более совершенные реактивные установки, легкие и малые по габаритам, появились только в первые месяцы войны. Артиллерийское управление Наркомата ВМФ не упустило возможности применить их на бронекатерах, и прежде всего в речных условиях. Так появились «катюши» на Волге, у стен Сталинграда.

До подхода крупных армейских подкреплений моряки стояли насмерть. Совместно с 282-м полком НКВД и танками 99-й танковой бригады моряки перешли в наступление и выбили противника из Латошинки. После прорыва позиций немцев следовало немедленно закрепить успех, однако для этого не хватило сил. Морской батальон, потерявший почти половину людей, вынужден был отойти. К сожалению, приказ об отходе моряки получили с запозданием, и потому лишь немногим удалось выйти из окружения. Но, так или иначе, ценой многих жизней морской батальон на некоторое время все же задержал врага на окраине города.

В середине сентября вместе с 13-й гвардейской дивизией моряки героически сражались на улицах Сталинграда. Иногда им приходилось отражать по 10–15 атак противника в день.

В связи с этим хотелось бы сказать несколько слов о подвиге моряка-тихоокеанца Михаила Александровича Паникахи,

служившего в 883-м стрелковом полку. Когда полк был атакован танками противника, боец Паникаха взял две бутылки с горючей жидкостью и под огнем вражеских пулеметов пополз навстречу головному танку. Приблизившись к нему на 30–40 метров, боец размахнулся для броска. Но в это мгновение поднятая вверх бутылка была разбита пулей. Воспламенившаяся жидкость облила лицо и обмундирование Паникахи. Объятый пламенем, он поднялся во весь рост и с возгласом «Фашисты не должны пройти!» бросился к вражеской машине, разбил о ее броню вторую бутылку и сам лег на броню танка. Гитлеровские танкисты пытались выскочить из машины, но были сражены метким огнем бойцов отделения сержанта Климова. Подожженный танк взорвался. Потеряв головную машину, гитлеровцы прекратили атаку и отступили.

С Тихоокеанского флота прибыл и старшина В. Г. Зайцев. Он сам попросил, чтобы его направили на Сталинградский фронт. Там стал снайпером. На боевом счету старшины значилось более 200 фашистов. Его слова «За Волгой для нас земли нет» стали девизом для всех защитников Сталинграда.

В 64-й армии, переименованной позднее в 7-ю гвардейскую армию, действовали две морские бригады. Сначала с Тамани прибыла 66-я морская стрелковая бригада, которая до того воевала на Карельском фронте. 64-я армия в то время прикрывала переправы через Дон и Чир. Уже в середине июля 66-я бригада отличилась в боях с танками и пехотой врага. Командовал бригадой А. Д. Державин. Позднее с Калининского фронта прибыла 154-я морская стрелковая бригада (командир – полковник А. И. Мальчевский), также принявшая участие в боях за Дон. За отважные и умелые действия в борьбе с врагом обе бригады были потом преобразованы соответственно в 11-ю и 15-ю гвардейские стрелковые бригады и дошли до Праги. Оба соединения, к концу войны уже только частично состоявшие из моряков, сохранили боевые традиции, сложившиеся под Сталинградом.

Как я уже говорил, во 2-й гвардейской армии насчитывалось около 20 тысяч моряков – тихоокеанцев и амурцев. В одной только 86-й стрелковой дивизии было до 4 тысяч моряков.

Когда войска Манштейна зимой попытались из района Котельниково прорваться к окруженной армии Паулюса, Ставка Верховного Главнокомандования поставила 2-й гвардейской армии задачу немедленно сосредоточиться для отражения ударов противника. Для этого ей пришлось совершить марш протяженностью свыше 250 километров – по 50 километров в сутки по бездорожью и в сильные морозы. Армия с ходу вступила

в сражение.

Морские пехотинцы и в этих боях показали образцы отваги. Вооруженный противотанковым ружьем, комсомолец матрос И. М. Каплунов отразил не одну атаку вражеских танков. 20 декабря, после того как он подбил пятый танк, матросу осколком снаряда оторвало ногу. Но он не оставил поле боя и уничтожил еще три танка. А когда его ранило в руку, моряк, собрав последние силы, метнул гранату и вывел из строя девятый танк. И. М. Каплунову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Мне рассказывали, какую важную роль в таких соединениях играли морские традиции. 25-я и 27-я гвардейские стрелковые дивизии в этом отношении не были исключением, хотя по мере продвижения на запад в них становилось все меньше и меньше моряков.

Существовали соединения, официально не называвшиеся морскими, как, например, 92-я стрелковая бригада, но в большинстве своем состоявшие из моряков Северного и Балтийского флотов. Эта бригада 18 сентября, в самый разгар боев за Сталинград, переправилась через Волгу. Несколько дней морские пехотинцы вели бои в центре города. Им приходилось отвоевывать дом за домом, этаж за этажом, а иногда часами выкуривать гитлеровцев из подвалов.

21 сентября бригада заняла элеватор, где потом стояла насмерть. По 10–12 раз ходили моряки в контратаки, без бушлатов, в одних полосатых тельняшках. Это, правда, приводило к неоправданным потерям, но сдержать боевой порыв людей было невозможно. Остатки бригады 27 сентября переправились на остров Голодный. Из них был сформирован батальон, который снова направился в город – теперь в район завода «Баррикады». Здесь батальон вошел в состав 308-й стрелковой дивизии, а в октябре, получив пополнение, был направлен на усиление 37-й гвардейской стрелковой дивизии. От бригады, начавшей бои в сентябре, осталось несколько человек. Почти заново сформированная из моряков-тихоокеанцев, бригада заняла участок обороны у Метизного завода. Потом сражались за Мамаев курган. А в самом конце января 1943 года очищала от фашистов один из цехов завода «Баррикады».

Велики были жертвы, понесенные советскими воинами в ходе сражения за Сталинград. Однако они не только выстояли на берегах великой русской реки Волги, но и нанесли сокрушительный удар по гитлеровской военной машине.

Победа у стен Сталинграда ускорила освобождение временно оккупированных врагом районов нашей страны и приблизила конец второй мировой войны на Западе и на Востоке.

Недаром от имени своего народа поздравил советский народ с победой на Волге американский президент Ф. Рузвельт, прислал телеграмму У. Черчилль, а король Великобритании Георг VI подарил гражданам города почетный меч.

После окончания войны кто-то из западных руководителей, увидев развалины Сталинграда, посоветовал нашему правительству оставить город разрушенным как немое свидетельство истории. С этим не согласились, и правильно! Советские люди и без того не забудут величайших испытаний, которые вынес наш народ.

Победная поступь. Черноморцы наступают

Для Германии 1943 год начался трехдневным национальным трауром по 6-й и 4-й армиям, разгромленным и плененным под Сталинградом. Еще трудно было предвидеть точные сроки окончания войны, но в нашей победе теперь, пожалуй, и на Западе многие перестали сомневаться. Только Гитлер и его окружение не хотели мириться с неизбежностью своего поражения. Фашистские заправилы лихорадочно искали выход из критического положения, мобилизовывали все ресурсы, призывали в строй «тотальных» немцев. «Нужда скачет, нужда пляшет», – писала «Правда» по этому поводу.

Характер операций на наших морских театрах в 1943 году, как и на всех фронтах, изменился. До этого Ставка, подчиняя флоты фронтам или отдавая приказы непосредственно военным советам флотов, требовала от моряков прежде всего вместе с сухопутными войсками оборонять побережье, приморские фланги фронтов.

Когда обстановка складывалась особенно тяжело, мы по приказу Верховного Главнокомандования формировали морские бригады, которые сражались на суше, как обычная пехота. С переходом наших войск в решительное наступление отпадала угроза вражеского нападения на фланги наших армий с моря, уменьшалась вероятность высадки вражеских десантов. Теперь и мы должны были настраиваться на новый лад, переходить от обороны к наступлению. А это оказалось непросто.

В новой обстановке Главный морской штаб детально анализировал положение на побережье и морских театрах, где предстояло освободить военно-морские базы и крупные приморские города. Естественно, возник ряд существенных вопросов: что предстоит делать флотам, где вероятнее всего потребуется высаживать десанты, какие корабли лучше всего использовать в этой обстановке?

Самые активные действия советских войск в 1943 году, как известно, развернулись на юге страны. Поэтому черноморцам раньше, чем морякам других флотов, довелось взаимодействовать с фронтами в наступательных операциях сначала при освобождении Кавказа, а затем Крыма.

К началу 1943 года на Черном море мы имели линейный корабль, 4 крейсера, лидер эсминцев, 7 эскадренных миноносцев, 2 сторожевых корабля, 67 торпедных катеров, 31 тральщик. В ВВС флота находилось в строю 280 различных самолетов. Пополнялась Азовская военная флотилия. К середине 1943 года

она насчитывала 49 бронекатеров, 22 малых охотника, 2 артиллерийских и 3 минометных катера, 12 торпедных катеров, 10 канонерских лодок, монитор, плавучую батарею и более 100 малых сторожевых катеров, тральщиков и десантных тендеров и ботов.

При освобождении Таманского полуострова Черноморский флот и Азовская военная флотилия дополняли друг друга, а в Керченско-Эльтигенской операции действовали как единое целое.

Противник в это время имел на Черном море вспомогательный крейсер, 4 эсминца, 3 миноносца, 10 канонерских и 12 подводных лодок, 130 различных катеров и более 100 самоходных десантных барж и морских паромов. Немецкая авиация в этом районе насчитывала 360 самолетов.

Море у побережья Тамани и мелководный Керченский пролив были сильно засорены минами, что затрудняло применение здесь крупных кораблей. А у противника были суда, способные плавать в узкостях и на мелководье и в то же время вооруженные сильной артиллерией, такие, например, как быстроходные десантные баржи (БДБ). Мы, к сожалению, тогда еще не имели возможности пополнить флот подобными кораблями.

Разгром фашистов под Сталинградом и продвижение наших войск на запад поставили под угрозу немецкие группировки на Северном Кавказе и в Крыму. Но гитлеровцы продолжали упорно цепляться за эти территории. Так как питать свои войска на Кавказе они могли теперь только морем, немцы лихорадочно совершенствовали охрану морских коммуникаций, укрепляли свои военно-морские базы в Севастополе, Евпатории, Феодосии, Керчи, подтягивали сюда артиллерию, авиацию, боевые корабли. Противник усиленно охранял свои конвои и отдельные транспорты, выпускал их в основном ночью.

Перед черноморцами остро встала задача нарушать морские сообщения противника. 1 января 1943 года я послал телеграмму Военному совету Черноморского флота: «По имеющимся сведениям, немцы очень заинтересованы в морских перевозках из Румынии в Крым и на Керченский полуостров, и нарушение этих сообщений в данный момент будет большим содействием нашему сухопутному фронту». Черноморцам предписывалось развить максимальную активность в этом направлении.

Необходимость нарушения морских сообщений противника я вновь подтвердил директивой 30 января и телеграфным распоряжением 4 февраля, требуя использовать в этих целях надводные корабли и авиацию флота. Особое внимание обращалось на усиление боевых действий в Керченском проливе, чтобы сорвать все вражеские перевозки между Таманским

полуостровом и Крымом. Большая ответственность при этом возлагалась на морскую авиацию. Командующему ВВС флота генерал-лейтенанту авиации В. В. Ермаченкову предлагалось улучшить воздушную разведку и усилить удары по вражеским кораблям и плавсредствам в портах Крыма, Таманского полуострова и в море. Командующему эскадрой вице-адмиралу Л. А. Владимирскому было приказано подготовить две поисковые группы кораблей. Командир бригады траления и заграждения контр-адмирал В. Г. Фадеев, командиры бригад торпедных катеров капитан 1 ранга А. М. Филиппов и капитан 2 ранга С. С. Савин, а также командир бригады подводных лодок контр-адмирал П. И. Болтунов также получили задачу нарушать коммуникации противника всеми имеющимися у них силами и средствами.

Эти меры дали свои результаты. С 8 февраля по 3 марта 1943 года враг был вынужден снабжать свои войска в Тамани, по существу, лишь воздушным путем. Этим занимались 250 транспортных самолетов 8-го воздушного корпуса немцев. Но и им такая задача была не под силу, ведь на Северном Кавказе у гитлеровцев было 398 тысяч солдат и офицеров, 110 тысяч лошадей, 2500 автомашин. К тому же воздушные коммуникации противника находились под непрерывным воздействием нашей авиации. 28 апреля штаб 17-й немецкой армии доносил оперативному отделу штаба группы армий «А»: «Надо сломить русское превосходство в воздухе, иначе на позиции “Готенкопф” будет катастрофа». Гитлеровцы усилили свою противовоздушную оборону Керчи: расположили зенитный полк, на аэродромы Керченского полуострова и Тамани перебазировали свыше 200 истребителей, в том числе такое отборное соединение, как 3-я истребительная эскадра «Удэт».

Черноморский флот, выполняя указания старшего оперативного начальника – командующего Северо-Кавказским фронтом, активизировал свою деятельность в этом районе. В результате противник терял транспорты, боевые корабли, самолеты. Систематически наносились удары по аэродромам. В ночь на 18 августа, например, в результате такого налета были сожжены и сильно повреждены на земле 13 вражеских машин типа «Ме-109».

Если в восточной части Черного моря в основном действовали надводные корабли и авиация флота, то в западные районы мы посылали подводные лодки, минно-торпедную и отчасти бомбардировочную авиацию.

До середины января 1943 года подводные лодки развертывались в районе вражеских коммуникаций Одесса –

Констанца с узловым пунктом в Сулине. С наступлением более тяжелой ледовой обстановки район действий лодок был перенесен южнее – на крымские коммуникации противника, главным образом на линии Севастополь – порты Румынии. За зиму подводники потопили 11 вражеских транспортов общим водоизмещением около 46 тысяч тонн, 5 десантных барж и 2 шхуны; повредили два танкера общей вместимостью 15 тысяч тонн, транспорт водоизмещением 1,5 тысячи тонн и десантную баржу.

Борьбу на морских коммуникациях противника в западной и северо-западной частях Черного моря, а также на Дунае и Днепре вела 63-я бомбардировочная авиационная бригада ВВС флота, преобразованная впоследствии в 1-ю минно-торпедную авиационную дивизию (командир – Герой Советского Союза гвардии полковник Н. А. Токарев). По моему указанию с конца мая 1943 года авиация флота начала постановку мин в северо-западной части Черного моря, на Дунае и Днепре. Эти минные заграждения нарушали судоходство и тоже наносили урон противнику.

На Северном Кавказе фашистские войска в начале 1943 года вынуждены были перейти к обороне. Перед Южным и Закавказским фронтами Ставка поставила задачу окружить и уничтожить группировку противника. Главная роль при этом отводилась Южному фронту и Черноморской группе войск (командующий генерал-лейтенант И. Е. Петров), проводившей свои операции в тесном взаимодействии с флотом.

Мы, моряки, с особым воодушевлением готовились к этим боям: ведь речь шла, в частности, об освобождении Новороссийска, важного портового города. Еще совсем недавно наши войска здесь вели ожесточенные оборонительные бои. В августе 1942 года, когда фашисты подходили к городу, приказом командующего Северо-Кавказским фронтом Маршала Советского Союза С. М. Буденного, как я уже говорил, был создан Новороссийский оборонительный район. В его состав вошли 47-я армия, части Азовской военной флотилии, Темрюкской. Керченской, Новороссийской военно-морских баз и смешанная (сводная) авиагруппа.

У нас были все основания ожидать тогда, что противник будет, наступать на Новороссийск не только с суши, но и с моря. Этот крупный порт гитлеровцы рассчитывали использовать для снабжения своих войск, нацеленных на Кавказ. Поэтому при организации оборонительного района заместителем командующего генерал-майора А. А. Гречко был назначен контр-адмирал С. Г. Горшков. Большая ответственность возлагалась на

командира Новороссийской военно-морской базы капитана 1 ранга Г. Н. Холостякова, которому Военный совет НОР впоследствии подчинил все находившиеся в городе части.

Упорные бои за Новороссийск шли с 19 августа по 26 сентября 1942 года. В результате их было приостановлено продвижение противника вдоль побережья. Больше того, сковав значительные силы врага, войска НОР на целую декаду задержали наступление противника на Туапсе с востока, что помогло подтянуть сюда наши силы и успешно отбить и этот удар.

Захватив часть Новороссийска, фашисты так и не смогли использовать его как порт и военно-морскую базу: в наших руках оставался восточный берег Цемесской бухты, откуда вся она простреливалась артиллерийским огнем. В ночь на 29 октября гитлеровцы попытались высадить десант, разработав операцию под кодовым названием «Ксенофонт». Но десант был отброшен. После этого фронт здесь стабилизировался.

Как известно, оборона Кавказа, продолжавшаяся пять месяцев, закончилась поражением гитлеровцев. Все их попытки прорваться в Закавказье оказались безуспешными. Выдержав натиск превосходящих сил противника, измотав его в беспрерывных боях, советские войска выиграли время и подготовили условия для контрудара.

Во второй половине ноября 1942 года, в разгар Сталинградской битвы, меня вызвали в Ставку. Принял И. В. Сталин. Сообщил, что Генеральный штаб разрабатывает наступательную операцию на юге. От меня требуются предложения о действиях флота. Еду в Генштаб. Но, оказывается, как это часто в то время бывало, план операции был уже подготовлен, Генштаб интересовали лишь отдельные детали. Через несколько дней нас ознакомили с приказом Верховного Главнокомандующего. В операции по освобождению Новороссийска перед моряками ставились задачи: огнем корабельной и береговой артиллерии содействовать частям 47-й армии в прорыве обороны противника на участке гора Колдун – цементные заводы; высадить морской десант в районе селения Южная Озерейка и во взаимодействии с частями 47-й армии взять Новороссийск; с помощью подводных лодок и морской авиации прервать морские сообщения противника между Крымом и Таманским полуостровом; обеспечить бесперебойность наших морских перевозок вдоль Кавказского побережья.

На юг выехал мой заместитель, начальник Главного политического управления ВМФ Иван Васильевич Рогов. Человек, без остатка отдающийся делу, он всегда стремился быть там, где труднее.

Иван Васильевич прибыл к нам за два года до войны. Это был опытный политработник, прослуживший в армии более двадцати лет, но на флот он попал впервые и вначале переживал, сможет ли освоиться в новой обстановке. Сомнения оказались напрасными. Вскоре Рогов разбирался в жизни флота и в психологии моряков не хуже тех, кто проплавал всю жизнь на кораблях. Он подобрал себе замечательных помощников. В Главном политическом управлении ВМФ трудились И. И. Азаров, А. А. Муравьев, П. И. Бельский, П. Е. Рябов, Г. М. Рыбаков и другие политработники, пользовавшиеся заслуженным авторитетом на флотах. В годы войны их редко можно было застать в Москве, они считали своим долгом быть в сражающихся частях, чтобы лично контролировать и направлять воспитательную работу, помогать политработникам на местах. Сам Рогов успел уже побывать в горячие дни на Балтике, в Одессе, Севастополе.

Он много внимания уделял печатному слову. Бывая на флотах, никогда не упускал случая заглянуть в редакцию флотской газеты, поговорить с ее сотрудниками. Заботился, чтобы во флотских газетах и даже газетах соединений были опытные журналисты, писатели. Особо заботился Рогов, конечно, о нашей общефлотской газете «Красный флот». У меня сложилось впечатление, что ни один ее номер не выходил без его участия. В качестве военных корреспондентов он привлекал виднейших наших писателей – К. М. Симонова, В. В. Вишневского, Е. П. Петрова, поэта А. И. Лебедева-Кумача.

В Геленджик И. В. Рогов выехал не один. Как обычно, он взял с собой группу опытных политработников, чтобы организовать действенную и конкретную помощь флотским товарищам.

Сроки на подготовку отводились крайне сжатые. А ведь Черноморский флот в то время находился в очень тяжелых условиях. Базировался он на маленький, необорудованный порт Поти. Флот после обороны Севастополя понес потери в людях и корабельном составе.

Но мы приняли все меры, чтобы уложиться в сроки. План высадки десантов в районах Южной Озерейки и Станички разрабатывался хотя и в спешном порядке, но тщательно и всесторонне. Детально изучался опыт прежних десантных операций. Было решено в первый бросок направить моряков. С этой целью я своим приказом передал Черноморской группе войск 255-ю бригаду, 323-й, 324-й и 327-й батальоны морской пехоты. Днем и ночью проводились тренировки и учения десантных войск и кораблей, отрабатывалось взаимодействие между всеми участвующими в операции силами.

В районе Южной Озерейки предусматривалась высадка основного десанта, а в районе Станички – вспомогательного. Перевозка, высадка, артиллерийская поддержка основного десанта, охранение транспортных судов возлагались на контр-адмирала Н. Е. Басистого.

27 января 1943 года левый фланг Черноморской группы войск Закавказского фронта, не закончив перегруппировки, начал наступление. Главный удар наносился в направлении Верхне-Баканского, а вспомогательный – в направлении станицы Крымская. Армию поддерживали силы флота: морская авиация, 6 береговых батарей, крейсер «Ворошилов» (флаг командующего эскадрой вице-адмирала Л. А. Владимирского) и 3 эсминца. Но успех не был достигнут.

По плану операции высадка десанта в районе Южной Озерейки должна была начаться лишь после прорыва нашими частями обороны противника. Теперь же командующий Закавказским фронтом (ему оперативно подчинялся флот) изменил свое решение и приказал высадить десант немедленно, полагая, что это ослабит сопротивление противника и поможет 47-й армии прорвать вражескую оборону севернее Новороссийска. Однако десант не удался. Враг смог сосредоточить на берегу большие силы. Помешала десанту и штормовая погода.

Уже начавшаяся в ночь на 4 февраля высадка была прекращена, часть десантников по приказу командующего флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского вернули на корабли, а находившимся уже на берегу было приказано пробиваться сквозь вражеское кольцо в район Станички.

Более успешно прошла высадка первого эшелона вспомогательного десанта у Станички. Корабли подошли здесь к берегу неожиданно для противника, действия десанта поддержала береговая артиллерия. Успеху здесь, несомненно, способствовало то, что внимание противника в это время было отвлечено отражением ударов с суши и нашего десанта в Южной Озерейке. Отряд майора Куникова, насчитывавший 900 человек, захватил и удержал плацдарм. Командующий флотом немедленно воспользовался этим и направил сюда основные силы десанта. Таким образом, вспомогательное направление превратилось в главное. К 15 февраля здесь уже были 17 тысяч бойцов, танки, артиллерия. Плацдарм был расширен до 7 километров по фронту и на 34 километра в глубину. Развить дальнейшее наступление мы не смогли: не хватало сил, к тому же десант не получил поддержки с суши, войска 47-й армии так и не смогли продвинуться.

Главный морской штаб внимательно следил за ходом

операции, постоянно докладывал мне. Мы из Москвы пытались помочь, хотя это и было трудно. Командование флота тоже делало все зависящее от него, чтобы выполнить задачу, но развить наступление так и не смогло.

Вернувшийся с Черного моря И. В. Рогов подробно доложил о ходе операции и ее недостатках. Доскональный анализ действий флотских частей произвел Главный морской штаб. При случае я изложил в Ставке и Генштабе свое мнение по поводу десантов в Озерейке и Станичке, Подчеркивал при этом, что высадка войск с моря может быть успешной лишь при действенной поддержке с сухопутного направления.

Побывав в Геленджике, я разобрал ход операции с флотским командованием. Ошибок, конечно, было много. Флот оказался недостаточно подготовленным для высадки десанта в удалении от своей базы. И люди наши еще не успели перестроиться: привыкшие к упорным оборонительным боям, они в наступлении действовали недостаточно четко и напористо.

И все же десанты под Новороссийском имели большое значение. Плацдарм у Станички, получивший название Малой земли, отвлек на себя значительные силы противника.

18 февраля меня вызвали в Ставку. Я получил указание срочно выехать на Черноморский флот и проследить за переброской в Геленджик войск, предназначавшихся для высадки на Малой земле.

К этому времени уже был освобожден Краснодар, но прямое железнодорожное сообщение туда еще не было налажено, и наш специальный поезд, в котором ехали и представители Государственного Комитета Обороны, шел длинным путем. У Саратова мы пересекли Волгу, по ее берегу добрались до Астрахани, а оттуда уже в Краснодар.

Только что освобожденный Краснодар еще не был разминирован, и поезд остановился не у вокзала, а на подъездных путях разрушенной электростанции. В воздухе то и дело появлялись самолеты противника.

Группа генералов, возглавляемая начальником оперативного управления Генерального штаба генерал-лейтенантом С. М. Штеменко, сразу направилась к генералу И. И. Масленникову, который в те дни готовил наступление, а я на машине поехал через Шапсугский перевал в Туапсе. Однако, когда я прибыл туда, перевозки войск уже заканчивались. 25 февраля на борт эсминцев «Незаможник», «Беспощадный» и «Сообразительный» погрузились последние воинские части.

На машинах мы с командующим флотом вице-адмиралом Ф. С. Октябрьским проехали в Геленджик. По пути разговор зашел о

десантах в Южную Озерейку и на Мысхако. Октябрьский признавал, что причина неудачи в Южной Озерейке заключалась также и в плохом взаимодействии сил десанта с кораблями поддержки. При таком положении высаженные 1400 человек не могли удержать плацдарм. Иначе получилось на Мысхако. Здесь меньший по численности десант, поддержанный кораблями и береговой артиллерией, действовал дерзко и умело. Десантники захватили плацдарм и стойко удерживали его, пока сюда не высадились морские бригады и части 16-го корпуса, прочно осевшие на Малой земле.

Опыт десантных операций, требующих участия различных родов войск, и прежде всего надежной поддержки десанта с моря, воздуха и суши, убедительно доказывает, что чем дальше удалено место высадки от расположения основных сил, тем труднее наладить и реализовать взаимодействие всех родов оружия. По-видимому, сказалось это и в Южной Озерейке.

Мы уже знали, что Ставка решила усилить наши войска в районе Станички и, удерживая этот плацдарм, использовать его в дальнейшем для развития наступления на Новороссийск.

К концу февраля в Станичке уже действовали два корпуса – десантный и стрелковый. Они расширили плацдарм, продвинули его границу до окраины Новороссийска. Длина фронта теперь здесь достигала 45 километров.

Внезапно я узнал, что предложено высадить здесь новый крупный десант. По замыслу операция предполагалась громадная. Но для переброски такого большого числа войск и техники нам не хватало средств. Еще 11 февраля Ф. С. Октябрьский докладывал мне и командующему Северо-Кавказским фронтом: «…перебросить тяжелую артиллерию, танки, автомашины не на чем…» Будучи на Черноморском флоте, я убедился, что флот действительно не в состоянии был осуществить такой крупный десант. Вернувшись в Москву, я доложил свое мнение Ставке. Сталин не согласился с моим мнением. По его распоряжению под Новороссийск выехала специальная группа во главе с Г. К. Жуковым, чтобы на месте уточнить положение дел. С этой группой выехал и я. Так я снова оказался на Северном Кавказе.

Когда мы вместе с маршалом Г. К. Жуковым и генералом С. М. Штеменко прибыли в район Новороссийска, Георгий Константинович в штабе командующего 18-й армией генерала К. Н. Леселидзе изучил возможности дальнейшего расширения плацдарма.

На Малой земле шли тяжелейшие бои. С холма на окраине Новороссийска хорошо просматривалась вся Цемесская бухта. Но плацдарма не было видно – он был скрыт в сплошном дыму.

Доносился грохот артиллерии. В воздухе то и дело завязывались воздушные бои.

В годы войны мне редко доводилось выезжать в войска вместе с маршалом Г. К. Жуковым. Но и из тех немногих поездок я вынес впечатление о нем как о выдающемся военачальнике, быстро и верно разбирающемся в событиях и людях. Он глубоко и всесторонне вникал в обстановку, схватывал главное, умел доверять и проверять.

В эти дни я специально занимался вопросом, какую помощь могут оказать войскам на плацдарме Черноморский флот и Новороссийская база, если противник усилит нажим. Береговые батареи сыграли немалую роль в поддержке десанта, но им было трудно поражать цели на предельной дальности огня. К тому же наши батареи почти всегда находились под воздействием артиллерии и авиации противника. Мне довелось побывать на одной батарее, расположенной ближе всего к Малой земле. Командир базы Г. Н. Холостяков сказал:

– Несколько дней немцы вели огонь по этой батарее. Сейчас перестали: считают ее полностью разрушенной. Так они уже много раз «уничтожали» ее. А она по-прежнему в строю.

Батарея из четырех 100-миллиметровых пушек корабельного образца находилась в полной боевой готовности. Однако, осматривая ее, я поразился. Все вокруг перерыто снарядами. Стволы и щиты орудий покрыты бороздами от осколков. И все-таки батарея жила и сражалась, в нужную минуту выручала десантников, успешно вела контрбатарейную борьбу.

Вместе с маршалом Г. К. Жуковым мы приняли меры, чтобы усилить перевозки на Мысхако. Значение этого плацдарма уже было очевидным. Г. К. Жуков и генерал С. М. Штеменко, изучая возможности прорыва нашими войсками Голубой линии, усиленно укрепляемой гитлеровцами, большие надежды возлагали на войска, дислоцированные на Малой земле. Поэтому Г. К. Жуков с пристрастием выпытывал у меня, как моряки обеспечивают перевозки на плацдарм.

Казалось бы, Малая земля совсем рядом – какой-то десяток миль отделяет ее от нашего берега. Однако это расстояние находилось под перекрестным огнем противника.

Командир базы Г. Н. Холостяков доложил, что каждый рейс наших кораблей на Мысхако сопряжен с серьезными трудностями. Корабли и суда (главным образом мелкие) идут только ночью. Скрытность их движения обеспечивается дымовыми завесами, отвлекающими действиями специально выделенных корабельных средств и другими видами маскировки. Переход прикрывается огнем береговой артиллерии и крупными

силами морской авиации.

Каждая сколько-нибудь значительная перевозка на Малую землю разрабатывается как сложная боевая операция. Тщательно готовятся средства доставки и обеспечения, выбираются более неожиданные для врага курсы судов. Время перехода меняется каждый раз, исходя из обстановки. Разведка заранее уточняет местонахождение вражеских батарей. Г. Н. Холостяков сказал, что при этом береговые артиллеристы используют богатый опыт контрбатарейной борьбы ленинградцев. На вражеские батареи нацеливаются удары нашей артиллерии и авиации. Иногда разыгрываются короткие, но жаркие бои. От орудийных выстрелов, разрывов снарядов, от сотен осветительных ракет и от лучей прожекторов над бухтой бывает светло как днем. Бои на море, суше и в воздухе не стихают, пока наши корабли идут к Малой земле и выгружаются там.

Дирижером этого исполинского спектакля выступал командир Новороссийской военно-морской базы Г. Н. Холостяков. Несмотря на все трудности, нам удавалось снабжать плацдарм всем необходимым и накапливать там силы, которые так понадобились позже при освобождении Новороссийска.

Надежно прикрывали плацдарм морские и армейские летчики, вскоре завоевавшие господство в воздухе в этом районе.

И все же Г. К. Жуков, оценив сложившуюся обстановку, согласился с нами, что высаживать сейчас новый крупный десант на Малую землю нецелесообразно. При мне он по телефону доложил это мнение в Ставку. Москва согласилась.

По предложению Г. К. Жукова было решено прекратить наступление войск Северо-Кавказского фронта, чтобы как следует подготовить их для новых решительных действий.

Г. К. Жуков и С. М. Штеменко выехали в расположение 56-й армии, которой тогда командовал А. А. Гречко, а я, окончив дела в Геленджике, побывал в Туапсе и Поти, посетил корабли. На юге уже была весна. Кругом все зеленело и расцветало. Чувствовалась весна и в настроении моряков. Оно было отличное, люди рвались в бой.

После возвращения в Москву я числа 22-го или 23 апреля был вызван в Ставку. Сталин спросил меня, кого бы я рекомендовал на должность командующего Черноморским флотом.

Я знал, что Верховный недоволен Ф. С. Октябрьским. Но не думал, что это недовольство зашло так далеко. По-видимому, сыграл свою роль и неудачный десант в Южную Озерейку. Во всяком случае, дело было не исправить: Ставка уже приняла решение о снятии Октябрьского. Я предложил назначить вместо него вице-адмирала Л. А. Владимирского, до этого

командовавшего эскадрой и проявившего себя решительным и вдумчивым военачальником.

За все предшествовавшие месяцы войны ни один командующий флотом у нас не был смещен. Смещение Ф. С. Октябрьского тоже оказалось временным. Менее чем через год, в марте 1944 года, он был возвращен с Амурской флотилии и снова стал командовать Черноморским флотом.

Блокада прорвана

Когда я снова прилетел в Ленинград в ноябре 1942 года, город еще находился в тяжелом положении. Все еще трудно было с продовольствием. Кругом осунувшиеся, бледные от недоедания лица. Ленинградцы пережили так много воздушных налетов и артиллерийских обстрелов, что уже перестали реагировать на появление отдельных самолетов и почти не стихавшие разрывы снарядов. Город и в блокаде жил активной трудовой жизнью. Люди теперь понимали, что непосредственная опасность миновала. Город снабжался – пусть еще в ограниченных размерах – всем необходимым. Слушая сводки о контрнаступлении наших войск под Сталинградом, ленинградцы еще больше воспрянули духом. Все ждали, что скоро начнется и здесь…

С командующим флотом и работниками штаба мы подробно обсудили итоги прошедшей летней кампании и в общих чертах наметили план действий на 1943 год. Особое внимание уделили подводникам, заслушали сообщения командиров почти всех подводных лодок.

Несмотря на огромные трудности, подводники Балтики в 1942 году успешно действовали на морских коммуникациях противника. Они потопили только за одно лето 56 вражеских транспортов водоизмещением около 150 тысяч тонн. Фашистам все труднее было пользоваться морскими перевозками для снабжения своих войск. Еще в начале войны немецкое военно-морское командование жаловалось фюреру, что морские конвои подвергаются сильным атакам советской морской авиации и кораблей, несут большие потери и флот не в состоянии обеспечить коммуникации и тем самым оказать необходимую помощь сухопутным войскам.

Потопить даже один крупный груженый транспорт или танкер – великое дело. Зарубежные авторы (Броди, Прейс, Кресно и другие) подсчитали: на 2 транспортах по 6 тысяч тонн и одном танкере в 3 тысячи тонн можно за один рейс перевезти столько снаряжения, что после распределения на фронте для его уничтожения потребовалось бы 3 тысячи самолето-вылетов бомбардировщиков. А для потопления этих судов в море достаточно всего нескольких торпед… Возможно, эти выкладки и не совсем точны, но они впечатляют. Пустить на дно вражеский корабль с оружием, танками и другим имуществом – это действительно существенная помощь нашим сухопутным войскам.

Подводные лодки мы очень берегли и старались использовать

их с максимальной эффективностью. Помню, когда над Ленинградом нависла особая угроза и даже возник вопрос о возможном уничтожении кораблей, кое-кто из флотских товарищей предлагал воспользоваться Зундом – проливом, связывающим Балтийское и Северное моря, чтобы перевести часть подводных лодок на Северный флот. Уже был назначен и командир отряда, который поведет лодки, – Герой Советского Союза Н. П. Египко. Я доложил Ставке о готовящейся операции (хотя в душе и не совсем соглашался с этим замыслом). И. В. Сталин хмуро выслушал меня и ответил довольно резко, в том смысле, что не об этом следует думать, надо отстаивать Ленинград, а для этого и подводные лодки нужны, а коль отстоим город, тогда подводникам и на Балтике дела хватит.

И действительно, летом 1942 года балтийские подводники славно поработали, отправили на дно десятки вражеских судов, парализуя морские перевозки противника.

В. Ф. Трибуц в книге «Подводники Балтики атакуют» справедливо дает самую высокую оценку многим командирам подводных лодок. Он их знал лучше, чем я. Мне лично были хорошо знакомы командир бригады А. М. Стеценко и ставший позже командиром бригады С. В. Верховский, начальник штаба Л. А. Курников, начальник политотдела М. Е. Кабанов. Они сделали очень много для успешного действия подлодок.

Хорошо помню командиров дивизионов В. А. Полещука, Г. А. Гольдберга, А. Е. Орла, Д. А. Сидоренко. В послевоенное время многие из них командовали крупными соединениями, а А. Е. Орел почти в течение десяти лет возглавлял дважды Краснознаменный Балтийский флот.

На Балтике подводникам было трудно, особенно в Финском заливе. Глубины здесь небольшие. Поэтому каждая мина становится особенно опасной, так как лодка не может уйти на глубину, чтобы избежать или хотя бы уменьшить вероятность встречи с ней. Какое преимущество в этом отношении было у черноморцев и северян! Там стоило удалиться от берега – и большие глубины снимали минную опасность. К тому же на малых глубинах Финского залива врагу легче было обнаружить лодку и забросать бомбами как с самолетов, так и с противолодочных кораблей, которые круглые сутки вели охоту. Недаром, по словам подводников, бывали случаи, когда лодка, форсируя минное поле, буквально ползла по грунту.

– Пока выйдем на достаточные глубины, – сказал мне один из командиров, – днище лодки очищается до блеска.

И все же подводники преодолевали все преграды, выходили в море и топили фашистские корабли.

Наши подводные лодки наводили на врага такой страх, что он не жалел сил и средств для борьбы с ними. И гитлеровцам многое удалось сделать. Им помогала и география. Немцы перекрыли Финский залив в самом узком месте, в районе Нарген – Порккала-Удд, мощными противолодочными средствами. После мы узнали, что враг выставил здесь двойной ряд противолодочных сетей и плотные минные заграждения. Для охраны этого района он сосредоточил 14 сторожевых кораблей, более 50 тральщиков и свыше 40 различных катеров. К сожалению, мы узнали об этом поздно. И жизнь наказала нас за то, что мы не придали должного значения вражеской противолодочной обороне.

Из подводных лодок, пытавшихся весной 1943 года прорваться на просторы Балтики, некоторые погибли. Известна судьба подводной лодки «Щ-408» под командованием капитан-лейтенанта П. С. Кузьмина. Ее экипаж настойчиво искал проход в сетях. Когда запасы электроэнергии и кислорода были исчерпаны, лодка вынуждена была всплыть. Здесь ее атаковали катера. Подводники приняли неравный бой, они вели огонь, пока поврежденная лодка не скрылась под водой. Весь экипаж погиб, предпочитая смерть позору плена.

Мне вспомнились бурные дискуссии в Военно-морской академии в 1929–1930 годах между сторонниками «москитного» и подводного флота. Первые утверждали, что «москитный» (катерный) флот – наиболее дешевый и в то же время надежный в борьбе на море. Подводные лодки, дескать, противник может блокировать в базах, а катерам не страшны никакие преграды. Сторонники подводного флота заявляли, что, наоборот, катерами на морских просторах мало что сделаешь, а вот подводные лодки всюду пройдут и решат любую задачу. Война и тем и другим раскрыла ошибочность их суждений. Как невозможно одним «москитным» флотом решать все задачи на море, так нельзя рассчитывать только на подводные лодки. Скажем прямо: весной и летом 1943 года противнику удалось сковать действия наших подводных лодок. И нам пришлось бы туго, если бы мы не имели «сбалансированный», разнообразный по классам кораблей флот. Те боевые задачи, которые не смогли решить в то время подводные лодки, решили корабли других классов и морская авиация.

Современные атомные подводные лодки, вооруженные ракетами, оснащенные совершенными средствами автоматики и электроники, получили возможность длительно находиться в подводном положении, преодолевать практически неограниченные расстояния под водой, притом с такой

скоростью, что за ними трудно угнаться даже быстроходным надводным кораблям. Это еще более повысило роль подводных лодок в действиях на море, но ни в коем случае не устранило необходимости в развитии других родов военно-морского флота – надводных кораблей, морской авиации, береговой артиллерии и ракетных войск.

Итак, когда летом 1943 года стала очевидной неимоверная сложность вывода подводных лодок в открытое море, мы не отказались от борьбы на балтийских коммуникациях противника. Эта задача была переложена на минно-торпедную авиацию. Ранее утвержденные планы использования морской авиации только в ограниченной зоне Финского залива пришлось пересмотреть и ориентировать как можно больше самолетов на действиях в Балтийском море и Ботническом заливе. В связи с этими новыми задачами Наркомат ВМФ обратился в Генеральный штаб с просьбой ограничить использование флотской авиации для помощи Ленинградскому фронту. Начальник Генерального штаба А. М. Василевский согласился с этим. С того времени на сухопутное направление балтийская авиация отводила не более 15–20 процентов общего числа самолето-вылетов. Командование Балтийского флота получило возможность активизировать действия авиации на море.

Задача была трудная и сложная. Это сейчас нашим самолетам с их сверхзвуковыми скоростями под силу в короткие сроки перекрывать огромные расстояния. А сорок лет назад полет двухмоторного бомбардировщика из Ленинграда в южную часть Балтийского моря занимал 7, а то и 10 часов. Да обратный путь длился столько же. Такой полет сам по себе требовал от авиаторов предельного напряжения моральных и физических сил. А ведь они должны были не только покрыть это пространство, но и разыскать в море вражеские корабли, преодолеть огневую завесу и безошибочно нанести удар. А поразить морскую подвижную цель – дело непростое. Оно требует и мужества, и особого искусства. Опыт показал, что бомбоудары с горизонтального полета и с большой высоты неэффективны. Для действий на море стали использовать пикирующие самолеты и самолеты-торпедоносцы.

Районами действия морской авиации были Балтийское море, Рижский и Ботнический заливы. Сюда направлялись на «свободную охоту» наши самолеты. Протяженность каждого маршрута составляла в среднем 2,5 тысячи километров. И почти все это расстояние приходилось лететь над территорией или водами противника. Сообразуясь с обстановкой, с имевшимися разведывательными данными, летчики то поднимались на

значительные высоты, то шли на бреющем, готовые в любую минуту или уклониться от самолетов противника или принять вынужденный бой. В 1943 году было совершено 95 таких полетов. В результате 19 вражеских судов тоннажем около 39 тысяч тонн были потоплены и 6 повреждены. В этих полетах отличились летчики В. А. Балебин, Ю. Э. Бунимович, Г. Д. Васильев и многие другие.

Я не раз встречался с командирами авиационных соединений И. И. Борзовым, Н. В. Челноковым, Я. З. Слепенковым, А. А. Мироненко, Л. А. Мазуренко, М. А. Курочкиным. Они вырастили замечательных летчиков, которые умело били врага и на море, и на суше.

В открытом море больше всего действовала минно-торпедная авиация Балтийского флота. Она наводила такой страх на врага, что тот вскоре даже в самых отдаленных просторах моря перестал выпускать из баз свои суда в одиночку. Гитлеровцы и здесь перешли к системе конвоев, хотя это замедляло темпы доставки грузов и требовало привлечения крупных сил охранения. Еще труднее стало нашим летчикам, но они продолжали вылетать на «свободную охоту».

В ближних районах моря – в Финском заливе – действовали главным образом пикировщики и штурмовики. Морские летчики и здесь добились внушительного успеха: они потопили 23 и повредили более 30 фашистских судов.

Крупный надводный флот Балтики пока еще был стеснен в действиях. Но тральщики и различного рода катера были до предела загружены обычной работой: тралением мин, несением разведки и дозоров. Дерзко действовала бригада торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга Е. В. Гуськова. Сначала она насчитывала 23 катера, в течение года поступило еще 37. В районе Нарвского залива страх на противника наводили дивизионы и отряды торпедных катеров Героев Советского Союза капитанов 3 ранга В. П. Гуманенко, С. А. Осипова, капитан-лейтенантов И. С. Иванова, А. Г. Свердлова. В крайне сложных условиях морской блокады они наносили врагу значительные потери. По данным самих же немцев – Ю. Майстера, Ф. Руге, Г. Штейнвега и других – с начала войны и до конца 1943 года всеми средствами нашего морского оружия (в том числе и от мин) были потоплены или получили серьезные повреждения 400 фашистских кораблей.

Балтийский флот, пережив блокаду Ленинграда, был полон сил, его люди рвались к новым боям.

В зале Революции училища имени М. В. Фрунзе состоялось награждение подводников и летчиков Балтийского флота. Я с

удовольствием поздравил товарищей и пожелал им новых боевых успехов. Сидевший рядом со мной за столом президиума командующий фронтом Л. А. Говоров тихо намекнул мне, что скоро моряки получат возможность снова отличиться. Я догадывался, на что намекает генерал: готовилось совместное наступление Ленинградского и Волховского фронтов с целью деблокирования Ленинграда.

Позже, уже в Смольном, Л. А. Говоров уточнил, что он возлагает много надежд на флот, и прежде всего на его дальнобойную артиллерию. Я, естественно, ответил, что все средства флота, которые могут быть использованы для помощи сухопутным войскам, будут предоставлены в распоряжение фронта.

Вернувшись из Ленинграда в конце ноября, я доложил Ставке о состоянии флота и его действиях. Коснулся событий, связанных с отражением десанта противника на острове Сухо в Ладожском озере. Сталин проявил к этому вопросу повышенный интерес, попросил развернуть карту, стал расспрашивать о кораблях флотилии и железнодорожной артиллерии в этом районе. Я старался ответить со всей обстоятельностью, понимая, чем вызван этот интерес: речь шла о стыке Ленинградского и Волховского фронтов, куда уже перевозились войска.

Сталин и на этот раз не раскрыл деталей предстоящей операции. Генеральный штаб ознакомил нас с ними чуть позже, когда подготовка к наступлению развернулась полным ходом.

Из Ленинграда мы с генералом авиации С. Ф. Жаворонковым вылетели под конвоем истребителей.

– Не будем рисковать, – решил Жаворонков.

Истребители нас сопровождали до Ладоги, далее самолет следовал без них. К Москве пробивались сквозь густую облачность. Летчики снова блеснули своим искусством. Встретивший меня адмирал Л. М. Галлер всю дорогу до наркомата удивлялся, как нам удалось сесть, когда уже темнело, а облака висели чуть ли не над самой землей.

Вести с фронтов радовали. Наши войска добивали окруженную армию Паулюса. Гитлеровцы начали отступать с Кавказа.

Ставка Верховного Главнокомандования решила теснить противника на протяжении всего фронта и тем самым лишить его возможности маневрировать силами. Инициатива уже полностью перешла к Красной Армии. Наступала пора освобождения от врага нашей священной земли.

Перед Ленинградским и Волховским фронтами была поставлена задача деблокировать героический город на Неве.

Первый мощный удар для ликвидации так называемого Шлиссельбургско-Синявинского выступа противника должна была нанести 67-я армия Ленинградского фронта при содействии артиллерии и авиации Балтийского флота.

Прежде чем начать наступление, предстояло усилить 67-ю армию. Перед моряками Ладоги была поставлена задача обеспечить оперативные перевозки. Они начались 13 декабря и продолжались до начала января, когда лед уже сковал озеро. За этот короткий срок из Кабоны в Осиновец было доставлено более 38 тысяч человек и 1678 тонн различного груза. Естественно, основная тяжесть легла прежде всего на Ладожскую флотилию (командующий – капитан 1 ранга В. С. Чероков).

Навигация в кампанию 1942 года была самой напряженной для ладожцев.

Ледовая трасса зимой 1942 года сыграла огромную, возможно, решающую роль в спасении блокированного Ленинграда, но водные перевозки, начавшиеся весной, были не менее важны. К ним всю зиму готовились военные моряки и речники Ладоги. В труднейших условиях они отремонтировали 130 боевых и транспортных судов.

Как рассказывает вице-адмирал В. С. Чероков, из-за холодной и затяжной весны навигация открылась позднее обычного – 22 мая, и закрылась она поздно – 13 января, когда параллельно уже действовала и ледовая трасса.

Водные перевозки по Ладоге имели прямое отношение к прорыву блокады Ленинграда, они приобрели оперативный характер. За лето и осень судами флотилии было переброшено огромное количество грузов. Войска фронта и флот получили более 300 тысяч человек пополнения. Кроме того, через Ладогу было переправлено около 780 тысяч тонн продовольствия и боеприпасов, 300 тысяч тонн промышленного оборудования, 271 паровоз и тендер, более 1600 груженых вагонов. Это потребовало от ладожцев большого напряжения сил.

Транспорты отрядов, которыми командовали капитаны 2 ранга М. Котельников и Н. Дудников, совершили в общей сложности 535 рейсов. Стоит особо отметить отряд тендеров под командованием Ф. Юрковского. Эти маленькие кораблики сделали в 1942 году 13 117 рейсов и перевезли 247 тысяч тонн грузов.

Дивизионы канонерских лодок, которыми командовали капитан 1 ранга Н. Озаровский и капитан 3 ранга В. Сиротинский, обеспечивали нужный оперативный режим на озере. А когда противник с целью сорвать наши перевозки попытался захватить важный в оперативном отношении остров Сухо и высадить там

десант, Ладожская флотилия нанесла сокрушительный удар. Вражеский десант был разгромлен, наши моряки захватили несколько фашистских кораблей.

Ледовая и водная трассы через Ладогу, дополняя друг друга, помогли Ленинграду выдержать блокаду и внесли свой вклад в прорыв вражеского кольца.

Дорога жизни тоже была линией фронта. Беспрерывные бои шли на льду, на воде, в воздухе над озером. Враг бросал немалые силы, чтобы перерезать единственный путь, связывающий героический город со страной, но так и не смог сделать этого.

Когда встал вопрос о разрушении вражеских оборонительных сооружений, командование фронта и флота снова использовало на всю мощь дальнобойную морскую артиллерию, сосредоточенную на кораблях и береговых батареях. Расстояния до вражеских позиций были сравнительно короткими. Поэтому флот мог нацелить на врага орудия калибром от 305 до 100 миллиметров.

В дни прорыва блокады Ленинграда морская артиллерия выпустила по врагу 29 101 снаряд. Высокую оценку ее действиям дал маршал Л. А. Говоров. Он похвалил флотских офицеров за искусное управление огнем, умение быстро поражать цели.

Снова свое веское слово сказала наша береговая артиллерия. Оправдались наши заботы о ее создании и развитии еще в довоенные годы. Подчас она возникала раньше флотов. В начале тридцатых годов, когда новые флоты создавались на Дальнем Востоке и Севере, первыми эшелонами направлялись туда не корабли – их еще не было – а именно береговые батареи: стационарные, железнодорожные, башенные, открытые.

Уже тогда береговая оборона превратилась в полноправный род военно-морских сил. Здесь выросли крепкие кадры специалистов. Управление береговой обороны возглавлял И. С. Мушнов, имевший огромный опыт строительства и боевого использования береговых батарей. Это был рачительный хозяин. Еще до войны он на своих складах накопил столько боеприпасов, что их хватило на сравнительно долгое время, а снарядов крупного калибра – до конца войны. Эти запасы очень пригодились нам при обороне блокированных городов – Одессы, Севастополя и Ленинграда.

В годы войны вопросами вооружения занимался мой заместитель адмирал Л. М. Галлер. Порой приходилось удивляться, как ему удавалось обеспечивать необходимыми боеприпасами всю флотскую артиллерию. Ведь снарядов требовалось огромное количество.

Самое активное участие в боях по прорыву блокады приняли

артиллеристы эсминцев «Свирепый» и «Сторожевой», канонерских лодок «Ока» и «Зея», 301-го отдельного артиллерийского дивизиона, морского полигона. Особое мастерство в управлении огнем проявили майор В. М. Гранин, майор Д. И. Видяев, капитан А. К. Дробязко. Хочется отметить и командиров кораблей – капитанов 2 ранга Л. Е. Родичева (эсминец «Свирепый») и В. Р. Новака (эсминец «Сторожевой»), отлично использовавших свою артиллерию. 16 января 1943 года моряки, можно сказать, выручили наши войска, когда враг неожиданно предпринял мощную контратаку против частей 67-й армии. Общевойсковое командование отметило, что вражеский натиск был отражен в основном мощным огнем морской артиллерии. На противника обрушилась лавина снарядов. Около 2 тысяч солдат и офицеров потеряли тогда гитлеровцы.

Высокую похвалу заслужили морские пехотинцы. Большинство из них входило в штурмовые группы 67-й армии. Это им пришлось первыми форсировать Неву. В составе этой же армии вела наступление 55-я стрелковая бригада под командованием полковника Ф. Бурмистрова. Она была сформирована в основном из краснофлотцев частей и кораблей флота. Решительным броском бригада форсировала Неву и захватила первую и вторую вражеские траншеи. Командир полка тяжелых танков, приданного бригаде, писал в донесении в штаб армии: «Я воюю давно, много видел, но таких бойцов встречаю впервые. Под шквальным минометным и пулеметным огнем моряки три раза поднимались в атаку и все-таки выбили врага».

В составе Волховского фронта действовала 73-я морская стрелковая бригада под командованием полковника И. Бураковского.

Самоотверженно сражались балтийские летчики, которыми бессменно почти всю войну командовал генерал М. И. Самохин. Авиаторам приходилось летать в очень сложных условиях – в метель, плохую видимость. Как всегда, отлично действовали летчики гвардейского минно-торпедного полка майора И. И. Борзова и 73-го бомбардировочного авиаполка полковника М. А. Курочкина.

…И вот настал день, когда два фронта соединились, бойцы радостно обняли друг друга. Это означало – блокада прорвана.

Главная водная магистраль страны

После сталинградской победы противник был отброшен от Волги, однако еще упорно цеплялся за каждую пядь нашей земли. С весны назревали серьезные события в районе Курской дуги. Красная Армия с каждым днем получала все больше самолетов, танков и другой техники. Фронты постоянно требовали горючего. Активизация Балтийского и Северного флотов также увеличила спрос на горючее. В связи с этим Волга по-прежнему оставалась важной стратегической коммуникацией, по которой могла идти бакинская нефть.

От перевозок грузов по Волге во многом зависел наш успех в борьбе с фашистской Германией. Это понимали и немцы. Даже весной 1943 года, когда линия фронта проходила значительно западнее Сталинграда и Волги, над этой стратегической коммуникацией еще нависала опасность. Наше внимание было привлечено тогда к Астрахани, где раньше всего открывается навигация и происходит скопление нефтеналивных судов. Фашистские самолеты время от времени появлялись там, чтобы наносить удары по караванам с горючим. Поэтому в апреле по распоряжению правительства туда вылетели наркомы морского и речного флотов П. П. Ширшов и З. А. Шашков. Туда же Ставка предложила вылететь и мне. Совместными усилиями мы обеспечивали бесперебойное движение караванов и их охрану от мин и воздушных налетов.

Минированием Волги и налетами на караваны судов в районе Астрахани занималась специально выделенная для этого фашистская воздушная эскадра. Командовал ею майор Кляс. Судя по всему, это был отъявленный гитлеровец. Он часто сам принимал участие в воздушных операциях. 19 июня 1943 года Кляс повел свои самолеты для бомбежки и минирования Астраханского рейда. Здесь он и сломал себе шею.

Канонерская лодка «Ленин» подбила самолет Кляса, и он свалился недалеко от маяка «Астраханский приемный». Четыре фашиста были подобраны рыбаками, когда те пытались скрыться на надувной резиновой лодке. Кляс оказался заядлым нацистом. Даже находясь в положении военнопленного, он пытался вступить в драку с рыбаками.

Кляса связали и посадили в трюм. Там он умудрился разбить себе голову о железный рым и испустил дух, уйдя таким образом от возмездия. Под комбинезоном у него обнаружили три Железных креста и золотой орден Рыцарского креста. Нацисту с такими наградами, естественно, было не к лицу пребывать в

плену.

Надо признать, что после Сталинградской битвы наше внимание к Волге несколько ослабло, и за это мы вскоре были наказаны. Немцы выделили более 100 самолетов 4-го воздушного флота специально для действия над рекой. С ранней весны, как только прошел лед, эти самолеты начали минирование фарватеров. В конце апреля и самом начале мая на минах подорвалось несколько барж с топливом. Нефть горела, разлившись по реке. Движение караванов замедлилось, а в районе Каменного Яра скопилось сорок нефтяных барж.

Это вызывало серьезное беспокойство не только у нас в Наркомате ВМФ, но и в Государственном Комитете Обороны.

Однажды утром из секретариата И. В. Сталина мне позвонил А. Н. Поскребышев: «Немедленно приезжайте! Разбирается вопрос о плавании по Волге».

В кабинете Сталина в Кремле собрались члены Государственного Комитета Обороны и работники Генерального штаба.

– Проходите, – предложил Поскребышев, едва увидев меня в приемной.

Сталин, как это часто бывало, ходил вдоль длинного стола, слушая докладчика.

– О значении Волги и перевозок по ней вам, я думаю, говорить не нужно? – сказал он мне и взял со стола какую-то телеграмму. В ней, видимо, говорилось о срыве перевозок по реке.

Задав ряд вопросов, Сталин дал мне указание:

– Вам надлежит выехать на место, разобраться во всем и принять самые решительные меры для обеспечения движения судов.

По обыкновению, он тут же спросил, когда я намерен вылететь в Сталинград. Я попросил разрешения задержаться на сутки, чтобы переговорить с А. И. Микояном и наркомом речного флота З. А. Шашковым. С этого момента я полностью переключился на выполнение важного поручения ГКО.

Тогда же произошла смена командования Волжской флотилии.

К Д. Д. Рогачеву у меня не было больших претензий. Как уже говорилось, он хорошо проявил себя в начале войны, командуя Пинской флотилией. Заслуживает похвалы и его руководство Волжской флотилией в борьбе за Сталинград. Но Ставка дала флотилии новые сложные задачи. Командующему предстояло в спешном порядке организовать борьбу с немецкими минами на всем протяжении реки от Астрахани до Куйбышева. Мне

представлялось целесообразным поручить это более опытному в таком деле адмиралу. Вместе с Роговым думаем над кандидатурами новых командующего и члена Военного совета флотилии. Перебрали много фамилий. Понимали, что нельзя допустить ошибки, уж очень сложные задачи ложатся на флотилию.

Я остановился на контр-адмирале Юрии Александровиче Пантелееве. Знал я его давно, еще по совместной службе на крейсере «Червона Украина». После мы встречались с ним, когда он командовал соединениями кораблей, был начальником штаба Балтийского флота, а в самые трудные для Ленинграда дни возглавлял Ленинградскую военно-морскую базу. После этого он работал в Главном морском штабе. Это был хороший организатор, а главное, ему довелось много работать с гражданскими организациями, и он быстро находил с ними общий язык. А это очень нужно было на Волге, где морякам приходилось работать рука об руку с речниками и местными партийными и советскими органами.

Членом Военного совета флотилии И. В. Рогов предложил назначить капитана 1 ранга Н. П. Заремба, опытного политработника с Тихого океана.

Доложили Сталину. Он долго выпытывал сведения о каждом. Потом сказал:

– Хорошо. Сами представите их Государственному Комитету Обороны.

Поздно ночью телефонным звонком поднимаем Пантелеева с постели, благо он оказался в Москве. На заседании ГКО чуть не произошло недоразумение. Пантелеева спросили, знает ли он Волгу. Тот ответил, что ни разу там не был.

– Даже в отпуск не плавали по Волге на пароходе?

– Ни разу, – повторил Пантелеев.

Все вопросительно смотрели не столько на Пантелеева, сколько на меня. Я сказал, что адмирал Пантелеев проверен в боях, это очень опытный моряк, а любой моряк с плаванием по реке должен справиться. К тому же его кандидатура уже одобрена Сталиным.

Пантелеева попросили подождать в приемной, а за длинным столом еще некоторое время продолжался спор. Наконец, назначение Юрия Александровича было утверждено. Вопрос о назначении Заремба решался проще и быстрее.

Уже в машине я объяснил Пантелееву, в чем дело, и объявил о его назначении командующим Волжской военной флотилией.

– Что же вы меня раньше не предупредили?

– Некогда было. Нам и сейчас поспать не придется: приказано

утром вылететь в Сталинград.

Накануне я встретился с Заремба. Николая Петровича я знал еще по Тихому океану. Как-то он напомнил анекдотический случай. Мы с женой сидели в вагоне, когда с группой моряков вошел Заремба. Я сказал жене:

– Знакомься, это тот самый Заремба, на которого ссылался проходимец, занявший у нас двести рублей, конечно, без отдачи.

Заремба удивленно уставился на меня.

– Какой проходимец?

– А я откуда знаю. Позвонил по телефону, пожаловался, что оказался в беде, и заявил, что обращается ко мне по рекомендации известного мне Заремба. Делать нечего, вызвал я порученца и велел передать незнакомцу деньги, которые, на несчастье, оказались в кармане.

Заремба расхохотался до слез.

– Представьте себе, наверное, тот же самый проходимец выцыганил у меня триста рублей, ссылаясь на вашу рекомендацию.

– Слушай, – сказал я, – нам лучше молчать об этом случае: солидные люди и такие простофили. А впредь урок: не всякой рекомендации верь.

Беседа с Заремба в Москве была деловой и короткой. Он понимал ответственность, какая на него возлагалась, и обещал не пожалеть сил, чтобы успешно выполнить задание.

Впоследствии он свою работу на Волге описал в интересной книге воспоминаний «Волжские плесы». Там он рассказывает о многих людях флотилии – командирах, политработниках, коммунистах и комсомольцах, об экипажах гражданских судов, колхозниках приволжских деревень, которые вместе с моряками флотилии налаживали нормальное судоходство на Волге.

Ю. А. Пантелеев в своей книге «Полвека на флоте» уделил много места событиям на Волге. Очень рекомендую читателям прочесть эти правдивые записки.

Начальником штаба флотилии утвердили капитана 1 ранга В. В. Григорьева, которого вскоре сменил капитан 2 ранга Н. Д. Сергеев.

8 мая с З. А. Шашковым и новым командующим Волжской флотилией я вылетел в Сталинград. Было около 14 часов. В прогретом воздухе самолет сильно бросало при порывистом ветре. Моторы работали с надрывом, на максимальных оборотах.

Мы с Шашковым обсуждали вопросы, интересовавшие нас обоих. Еще в Москве вместе с работниками Главного морского штаба решили, что для надежного обеспечения движения судов по Волге от Астрахани до Горького надо как можно быстрее

увеличить количество тральщиков. Выделить пригодные для этого суда, обеспечить их переоборудование скорее всего мог Зосима Александрович Шашков.

«С чего начать? – думал я. – Тральщики в нужном количестве будут не сразу, а караваны уже идут, и корабли подрываются на минах». Ответ мог быть только один: прежде всего нужно знать, где и когда сброшены мины, тогда уже будет легче найти и вытралить их. Следовало развернуть большую сеть постов наблюдения. С этого и начал новый командующий. Для поощрения наблюдателей были выделены денежные средства. Но и без особого поощрения все прекрасно понимали, что о замеченных минах нужно докладывать. Совсем недавно, когда я работал над воспоминаниями, Ю. А. Пантелеев напомнил мне об одном случае.

Объезжая участок реки где-то около Каменного Яра, мы с ним увидели стоявшую на берегу девушку, которая с волнением крикнула нам: «Совсем недавно вот здесь упала мина!». «Вы в этом уверены?» – спросил Юрий Александрович. Тем временем мы подошли к берегу, и девушка рукой показала место падения мины. Неподалеку от нас буксир тянул несколько барж, до предела загруженных топливом. Пантелеев хотел было остановить движение каравана, но в этот самый момент в указанном девушкой месте поднялся огромный столб воды и песка. Раздался оглушительный взрыв. Мина разорвалась сама по себе на быстром течении реки, не причинив никакого ущерба. Счастливый случай!

Когда мы прилетели в Сталинград, я на первое же совещание моряков с руководителями пароходств пригласил секретаря обкома партии А. С. Чуянова. Алексей Семенович оказал большую помощь новому командованию флотилии. Так бывало везде. Партийные и советские органы всегда помогали военным всем, чем могли. Так было в Севастополе, Ленинграде, Сталинграде. Летом, когда борьба с вражеской авиацией переместилась вверх по реке в район Саратова и я снова по указанию Ставки вылетал на Волгу, то первым делом обратился к секретарю Саратовского обкома П. Т. Комарову. Тогда, в июне 1943 года, Саратов подвергался яростным налетам немецкой авиации. Отбивать их удавалось только дружными усилиями гражданских властей, зенитчиков ПВО страны и флотилии. Петр Тимофеевич Комаров был связан с моряками еще работая в Вологде, а теперь он приложил особенно много усилий для помощи Волжской флотилии.

Вместе с ним мы побывали в Энгельсе, когда немецкие самолеты рвались к мосту через Волгу. Немецких самолетов было

много, но плотная завеса огня кораблей и береговых зениток сбивала их с боевого курса. Ни одна из бомб в мост не угодила. На наших глазах загорелась одна из цистерн нефтехранилища. Городские пожарные команды бесстрашно ринулись к очагу пожара, хотя вокруг еще падали бомбы. Огонь был быстро укрощен.

Пока я был на Волге, остававшийся за меня в Москве адмирал Л. М. Галлер каждый день докладывал мне, что Генеральный штаб постоянно справляется о делах на реке, требует отчета, сколько караванов с топливом прошло вверх по течению. Сражения на фронтах приобретали все больший размах, запасы горючего быстро истощались. Как-то со мной связался начальник тыла Красной Армии А. В. Хрулев. Просьба у него была одна: больше и больше топлива!

– Вы знаете, каждую баржу встречаем с нетерпением и ее содержимое сразу направляем в действующие части.

На Волге в короткий срок сотни гражданских судов – буксиров, катеров – были переоборудованы в тральщики. Каждый подозрительный участок приходилось тралить десятки раз – неизвестно было, на какую кратность ставились магнитные мины. На берегах реки появилось более четырехсот наблюдательных постов, следивших за каждым вражеским самолетом и за каждой сброшенной миной. В это дело включились тысячи добровольных помощников моряков – бакенщиков, местных жителей. И это дало свои результаты: суда перестали подрываться.

На протяжении недели вдоль Волги удалось развернуть сотни новых постов наблюдения. Но это было только начало. Главное и самое трудное еще предстояло.

За движением караванов следили не только в Главном морском штабе, но и в Генеральном штабе и даже в Государственном Комитете Обороны.

Обстановка на Волге докладывалась в Ставку ежедневно оперативными сводками Главного морского штаба.

В помощь флотилии на Волгу командировали начальника минно-торпедного управления Н. И. Шибаева. Удивительно спокойный и работоспособный человек, Николай Иванович проделал огромную работу по организации соединений тральщиков. Прежде всего он заботился о том, чтобы флотилия была обеспечена нужными тралами.

Противник выставил сотни мин новейшего образца. Кроме того, на фарватерах оставалось немало мин, выставленных еще в 1942 году. Тральщики флотилии вытралили не менее 600 мин. Когда не хватало сил траления, использовались глубинные бомбы: несколько мощных взрывов в месте падения сброшенной

немецким самолетом мины – и ее можно было считать нейтрализованной.

Для решительного усиления противовоздушной обороны караванов было спешно сформировано двести отдельных зенитных взводов. Они сопровождали караваны, а иногда даже отдельные особо ценные баржи. На берегу удалось создать 15 береговых батарей ПВО. Эти батареи прикрывали места стоянок караванов.

Помимо сопровождения караванов требовалось постоянно наблюдать за фарватерами и охранять их. Для этого было привлечено 25 хорошо вооруженных кораблей ПВО и 55 различных катеров. Так мы вынудили противника бомбить или сбрасывать мины только с больших высот, пренебрегая точностью попадания. Бомбы стали реже накрывать цель, а мины в основном ложились вне фарватеров.

Командиры бригад речных кораблей капитаны 1 ранга В. А. Кринов и П. А. Смирнов отвечали за отведенные им районы, которые поделили на участки, чтобы можно было быстрее обнаруживать и тралить мины.

В прокладке новых фарватеров, обозначении их вехами и бакенами, а иногда и в спешной проводке караванов новыми путями главную роль играли гидрографы флотилии. Группа военных гидрографов, усиленная специалистами и работавшая в содружестве с речниками – начальниками участков Волжского бассейна, справилась со своими сложными обязанностями.

Каждый караван на всем пути от Астрахани до места назначения охранялся кораблями флотилии – они отбивали попытки немецких самолетов бомбить суда с ценнейшим грузом.

Налеты на Саратов и Энгельс были последними попытками немцев в борьбе за Волгу. Напрасно Риббентроп в те дни заявлял: «Как только будет установлено наше господство над главной коммуникационной артерией страны – над Волгой, нашему опаснейшему противнику будет нанесен такой удар, от которого он больше не оправится». Не вышло! Значение «главной коммуникационной артерии» наше Верховное Главнокомандование понимало не хуже Риббентропа и приняло все меры, чтобы защитить се. Понимали это и моряки Волжской флотилии, которые порой шли на смертельный риск ради того, чтобы судоходство на Волге было бесперебойным. Случалось, что в ходе борьбы с минной опасностью мы теряли боевые корабли, но зато, как докладывал мне командующий флотилией, «ни одна баржа с топливом не подорвалась». Если в июне 1943 года план перевозок был выполнен на 70 процентов, то в июле он был выполнен полностью. Я с радостью докладывал А. И. Микояну о

ходе перевозок. Итоги таковы: за лето по реке прошло 8 тысяч судов. Они доставили более 7 миллионов тонн нефтепродуктов. Это говорит об успешном выполнении личным составом флотилии своего долга в трудную пору лета 1943 года.

– Ну как с перевозками на Волге? – спросил меня Сталин однажды в середине августа.

– По-моему, неплохо, – ответил я.

Верховный похвалил моряков.

– В победе под Курском есть и их вклад, – сказал он. – Передайте это вашим товарищам.

Немцы не выдержали напряжения борьбы за Волжский путь и прекратили ее. По правде сказать, и у нас был момент, когда, казалось, поставь враг еще сотню-две мин, и движение будет прервано. Но об этом знали только мы.

Однажды У. Черчилль сказал: «Англичане сначала учитывают обстановку, а затем составляют свои планы. Немцы же сначала составляют планы, а затем начинают учитывать обстановку». И эти слова не лишены оснований. Над немцами, как правило, планы и инструкции довлели больше, чем следует. В этом была своя и положительная, и отрицательная сторона. Составив планы, к тому же неплохие, и получив приказ, немцы всеми силами старались провести их в жизнь и часто добивались успехов. Но, однажды составив планы, они с трудом отказывались от них и плохо учитывали обстановку. В борьбе за Волгу как стратегическую коммуникацию они точно выполнили план, поставив на этот раз 300 мин (так гласил приказ). Однако они не оценили обстановку и, прекратив операцию, дали нам возможность обеспечить фронты топливом.

К осени 1943 года волжские фарватеры стали вполне надежными, но флотилия продолжала очищать от мин подозрительные районы.

Трудно выделить кого-либо из участвовавших в этом опасном деле. Рисковали поголовно все. Хочется только сказать, что на тральщиках служило много девушек-краснофлотцев. По отзывам командования, в мужестве они ничуть не уступали мужчинам.

Траление мин на Волге продолжалось еще долго. А фронт уходил все дальше на запад.

На Волге выросли замечательные кадры моряков. Уже в конце лета 1943 года мы стали черпать оттуда кадры для вновь создаваемой Днепровской флотилии. Моряки уходили на Днепр со своими кораблями: катера грузили на платформы и перевозили по железной дороге. Много бронекатеров вместе с командами перебрасывалось на юг. Они участвовали в Керченско-Эльтигенской десантной операции, а затем действовали на Дунае.

В июне 1944 года Волжская флотилия была расформирована.

Десант в Новороссийский порт

Подготовка к новому наступлению на Северном Кавказе длилась все лето.

Во второй половине августа меня вызвал заместитель начальника Генерального штаба А. И. Антонов. В общих чертах он ознакомил с предстоящей операцией, не указывая пока ее сроков. Предупредил, что я, видимо, буду вызван в Ставку. Вместе с адмиралом Л. М. Галлером мы засели за карту, пытаясь представить, как может развиваться сражение за освобождение Новороссийска. Все данные о наших силах на Черном море были под рукой.

В тот же вечер меня вызвали в Ставку. Разговор начался с вопроса о важности Новороссийска как порта и о возможностях помощи флота в его освобождении. Я доложил наши наметки.

– Не спешите, – ответили мне. – Поезжайте на юг и лично разберитесь во всем.

Уже привыкший к тому, что И. В. Сталин очень строго заботится о секретности предстоящих операций, я не счел удобным подробно расспрашивать о разрабатываемом плане. Решил воспользоваться уже испытанным приемом: выяснить, что можно, через своих работников в Генштабе. Но оказалось, что и они пока мало осведомлены.

18 августа я вылетел в Краснодар к командующему Северо-Кавказским фронтом генерал-полковнику И. Е. Петрову.

Встретились, как давние и добрые друзья. Моряки прониклись любовью и уважением к И. Е. Петрову еще при обороне Одессы и Севастополя, когда он командовал Отдельной Приморской армией. Он всегда высоко ценил моряков и умело организовывал взаимодействие сухопутных войск и флота. И сейчас он уделял большое внимание этому вопросу, очень чутко прислушивался к мнению моряков и возлагал большие надежды на их помощь. Часто он прямо звонил мне в Москву, чтобы разрешить тот или иной вопрос. Иван Ефимович предложил засветло проехать на машинах на его КП. Он ознакомил с замыслом операции. Цель ее заключалась в том, чтобы разгромить всю вражескую таманскую группировку.

Прежде чем приступить к прорыву Голубой линии, предусматривалось освободить Новороссийск. Планировались внезапные удары по вражеским войскам в городе одновременно с трех направлений – с востока, юго-запада и юга. Удар будет наноситься и с суши и с моря. С востока должна была наступать восточная группа войск 18-й армии; с юго-запада, с мысхакского

плацдарма – западная ее группа, в том числе и 83-я морская стрелковая бригада; со стороны моря должен был высадиться десант.

Здесь у нас произошел спор. Генерал И. Е. Петров настаивал высадить десант в Анапе. Я не согласился с этим: далеко от наших баз. Как бы не повторился печальный опыт Южной Озерейки. Десанту снова пришлось бы сражаться без тесного взаимодействия с армией, его не могла бы поддержать наша артиллерия.

Не лучше ли высаживать десант непосредственно в Новороссийске?

После некоторого раздумья Иван Ефимович согласился, что наше предложение, пожалуй, перспективнее, а затем окончательно отказался от высадки в Анапе.

Утром я собрался в Геленджик, где уже находился походный КП флота. Шел дождь. Выделив мне легковую машину, Иван Ефимович посоветовал прихватить «студебеккер». Совет оказался очень полезным. Дорогу развезло, машина то и дело застревала, и без мощного грузовика ее было бы не вытащить на крутых подъемах. Особенно он помог нам при переправе вброд через разлившиеся после дождей речушки.

Штаб флота и штаб Новороссийской военно-морской базы уже усиленно работали над подготовкой операции. Основной вопрос: куда и на каких средствах высаживать десант? Приняли смелое решение – использовать торпедные катера как своего рода таран для прорыва заграждений и разрушения мола торпедами. На них пойдет и часть десанта. Высаживать будем прямо на причалы. Командованию флота и Новороссийской базы было приказано использовать оставшееся время для тренировок и согласования всех вопросов с армейским командованием. Командующий 18-й армией К. Н. Леселидзе хорошо понимал роль взаимодействия сухопутных войск с флотом и обеспечил дружную работу армейцев с моряками. Ветераны-черноморцы до сих пор вспоминают добрым словом этого талантливого военачальника.

Командование флота выделило около 150 катеров, мотоботов, мотобаркасов, которые были разделены на отряды высадки, обеспечения высадки и санитарный. Десант должны были поддерживать 148 самолетов. План, первоначально разработанный на месте, был детально изучен в его флотской части Главным морским штабом и согласован с Генеральным штабом.

План был рассчитан по минутам и секундам, всесторонне обдумывалась каждая деталь. Всей операцией руководил командующий Северо-Кавказским фронтом генерал И. Е. Петров,

который имел двух помощников: по сухопутной части – командующего 18-й армией генерал-лейтенанта К. Н. Леселидзе, а по морской – командующего Черноморским флотом вице-адмирала Л. А. Владимирского. За разработкой флотской части операции внимательно следил Главный морской штаб.

Разведка установила, что вход в порт закрыт бонами, а причалы и набережные заминированы. Уточнили систему огня противника. Удалось выявить, что враг установил у берега полосу противодесантных препятствий, стальные сваи и ежи. Для обороны города и порта он стянул две лучшие дивизии и две команды морской пехоты. Пришлось все это учесть.

В ночь на 10 сентября в Геленджике на суда погрузились десантники. Спустя несколько часов, когда корабли сосредоточились на исходной линии, началась артиллерийская подготовка. Авиация усилила удары. Одновременно корабли обеспечения высадки устремились к объектам атаки. 9 торпедных катеров группы прорыва во главе с командиром 2-й бригады торпедных катеров капитаном 2 ранга В. Т. Проценко атаковали огневые точки на молах, подошли к бонам, высадили там штурмовые группы, быстро подорвали боносетевые заграждения и дали сигнал, что проход в порт открыт. В это же время 13 торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Г. Д. Дьяченко атаковали вражеские объекты на берегу. Несколько минут спустя в порт на полном ходу прорвалась третья группа торпедных катеров во главе с капитан-лейтенантом А. Ф. Африкановым. Они выпустили торпеды по причалам и местам высадки десанта.

Через четыре минуты в порт начали входить катера с десантниками. Десанту удалось отразить ожесточенные атаки противника. На берег высадились около 4 тысяч человек.

Одновременно с высадкой десанта перешли в наступление восточная и западная группы войск 18-й армии. Но прорвать вражескую оборону они не смогли. Поэтому десант оказался в исключительно тяжелом положении. Противник предпринял против него ожесточенные контратаки с участием танков и самоходных пушек. Десантники героически сражались и при поддержке артиллерии и авиации прочно удерживали занятые рубежи.

Для развития успеха в ночь на 11 сентября по приказу командующего флотом вице-адмирала Л. А. Владимирского был высажен второй эшелон десанта.

Я в это время уже был в Москве, но мы пристально следили за развитием событий. Когда встал вопрос о высадке второго эшелона десанта, возникло было сомнение. Опасались больших

потерь в людях и кораблях. Но другого выхода не было. Владимирский получил короткий ответ: «Действуйте». И по его приказу в ночь на 11 сентября корабли с новыми подразделениями десанта устремились сквозь огонь в Цемесскую бухту. Этот бросок обошелся нам дорого, но роль свою сыграл. Десант помог восточной группе войск прорвать вражескую оборону на направлении главного удара. Опасаясь окружения, фашисты были вынуждены отойти. 16 сентября Новороссийск был полностью освобожден.

Освобождение Новороссийска имело очень важное значение как в битве за Кавказ, так и в событиях на всем южном фланге советско-германского фронта.

Новороссийская операция была очень трудной и сложной. Я уже говорил, что враг всячески укреплял свои позиции как с суши, так и с моря, создав прочную круговую оборону. Новороссийская операция характерна тем, что штурм города, превращенного гитлеровцами в мощную крепость, осуществлялся одновременно с суши и с моря. Важная роль принадлежала флоту. Не случайно, что из 6 тысяч десантников две трети – 4 тысячи человек – были моряки. В этой операции было всесторонне разработано взаимодействие сил, наступавших со всех сторон – и с моря, и с суши, в том числе и с плацдарма Малой земли. В боях за Новороссийск участвовали разнообразные силы и средства армии и флота, причем действовали они согласованно и одновременно.

Бывает, что и хорошие планы не всегда удается в точности проводить в жизнь. Новороссийская операция и в этом отношении может служить примером: план ее выполнялся точно и без всяких отступлений.

В день освобождения Новороссийска я был в Кремле. И. В. Сталин, довольный, слушал по радио звучный голос Левитана, читавшего приказ Верховного Главнокомандующего. Потом все мы наблюдали салют. Верховный улыбался.

– Хорошо поработали, – проговорил он, поглаживая усы.

Еще в конце января 1943 года я поднял в Ставке вопрос о целесообразности воссоздания Азовской флотилии. Берега Азовского моря в северной его части уже находились в наших руках. Южный фронт готовился наступать на Мариуполь и далее на Перекоп, а Северо-Кавказский фронт разрабатывал планы освобождения Таманского полуострова. И тому и другому могла понадобиться помощь моряков.

Получив согласие Верховного Главнокомандования, я 3 февраля 1943 года подписал соответствующий приказ. В состав воссоздаваемой флотилии возвращались все ранее входившие в

нее корабли. Большинство их в свое время было вынуждено оставить Азовское море и находилось теперь в разных базах Кавказского побережья.

Возглавил флотилию ее прежний командующий контр-адмирал С. Г. Горшков. Назначая его, мы учитывали, что он хорошо знает Азовское море, уже воевал на нем. Прекрасно знал он и людей флотилии, поэтому ему легче будет собрать и снова сплотить их. Начальником штаба флотилии опять стал капитан 1 ранга А. В. Свердлов. Политотдел флотилии возглавил капитан 1 ранга С. С. Прокофьев.

В Ейске формировалась основная база флотилии. Туда перебрасывались по железной дороге катера, орудия береговых батарей и все необходимое для боевых действий.

По существу, флотилия формировалась в тылу у противника: в его руках находилась большая часть побережья, в море действовал довольно многочисленный вражеский флот. Сосредоточение советских кораблей в Ейске встревожило немцев. Фашистская авиация не раз бомбила порт, его пытались обстреливать и немецкие корабли. Советские моряки самоотверженно отражали вражеские удары. Флотилия быстро набирала силы.

В ту пору флотилия содействовала главным образом частям 44-й армии Южного фронта. В ночь на 30 августа она высадила десант в районе Безымяновки (западнее Таганрога), 8 сентября – у поселка Ялта, 10 сентября – два тактических десанта в Мелекино. В ночь на 17 сентября сошедший с кораблей десант из 900 человек занял порт Осипенко (Бердянск), лишив противника возможности эвакуировать из этого района свои войска. В сентябре же флотилия способствовала освобождению Мариуполя. Моряки флотилии занимали прибрежные дороги, дезорганизовывали перевозки и создавали панику в ближайших вражеских тылах, чем способствовали продвижению наших войск на приморском направлении.

В конце сентября я побывал в Бердянске, куда С. Г. Горшков перенес свой походный штаб. Флотилия готовила десант в Геническ. Находившийся на Южном фронте представитель Ставки маршал А. М. Василевский дал морякам такую задачу из расчета, что наши войска в ближайшее время начнут наступление на Перекоп. Но вскоре этот план был изменен. Наступление откладывалось, с тем чтобы подготовить одновременный удар на Крым с Перекопа и Керченского полуострова.

После освобождения Новороссийска на повестку дня встал вопрос об очищении от противника всего Таманского полуострова. Это создало бы благоприятные условия для

форсирования Керченского пролива. Фашистское командование всеми силами стремилось удержать плацдарм на Таманском полуострове, чтобы обезопасить свои войска в Крыму.

Для обороны Керченского пролива и своих водных коммуникаций противник сосредоточил значительные военно-морские силы, подчиненные вице-адмиралу Кизерицки – адмиралу Черного моря: флотилию торпедных катеров (14 единиц), флотилию артиллерийских плавучих батарей, флотилию катерных тральщиков, 2–3 подводные лодки, десантные баржи, сторожевые катера. Южный вход в Керченский пролив был защищен пятью минными заграждениями, а на севере, со стороны Азовского моря, фашисты установили дозор из десантных судов и самоходных барж. Кроме того, вход в пролив со стороны Черного моря защищался береговой артиллерией.

И все же наши моряки успешно содействовали продвижению сухопутных войск. 20 сентября с помощью морского десанта была освобождена Анапа. Вслед за тем перед Черноморским флотом встала задача высадить десант в станице Благовещенской, чтобы помочь 18-й армии занять этот район и перекрыть пути отхода войскам противника. Азовская военная флотилия должна была высадить десант в районе Чайкино – Пересыпь и вместе с частями 9-й армии отрезать противнику путь в направлении Кучугура.

Задачи эти были выполнены. В ночь на 25 сентября азовцы, высадившись с моря, прорвали вражескую оборону, захватили северо-восточную часть станицы Голубицкой, перерезали дорогу Темрюк – Пересыпь и овладели северо-западной частью Чайкино. Погода помешала высадке второго эшелона. Однако десант, поддержанный авиацией 4-й воздушной армии Северо-Кавказского фронта, способствовал наступлению сухопутных войск и 27 сентября соединился с ними.

Черноморский флот в это же время высадил десант на правом фланге вражеской обороны – в районе Благовещенская – озеро Соленое. Высаживаться морякам было трудно. Мешала погода. Противник сопротивлялся яростно. Он бросил против десанта торпедные катера, артиллерию, почти целую дивизию пехоты. Побережье в местах высадки было сильно минировано. Но, несмотря на все трудности, десант захватил плацдарм, с которого развернулось дальнейшее наступление. 3 октября войска 18-й армии во взаимодействии с морским десантом освободили город Тамань.

Двое суток спустя на косу Тузла, в центральной части Керченского пролива, был высажен еще один десант. В результате трехдневных боев коса была очищена от гитлеровцев. Весь Таманский полуостров был теперь в наших руках. Это означало

завершение Новороссийско-Таманской операции.

В студеных широтах

В отличие от Балтийского и Черноморского, Северный флот, взаимодействуя с 14-й армией Карельского фронта, всю войну был подчинен непосредственно наркому ВМФ. Объяснялось это тем, что основная задача его оставалась, если можно так сказать, чисто морской – обеспечение безопасности внешних конвоев. Чтобы конвои благополучно дошли до наших портов, надо было защитить их от нападений врага, создать соответствующий оперативный режим на всем морском театре. Это было очень трудно. В решении этой задачи участвовали и наши союзники. Понимая значение наших северных коммуникаций, гитлеровцы сосредоточили здесь мощные силы – корабли всех классов, сотни самолетов.

На наш Северный флот, самый молодой и самый бедный кораблями, с первых дней войны выпали тяжелейшие испытания. Вместе с союзниками он охранял конвои, наносил удары по вражеским портам и коммуникациям, рука об руку с армейцами защищал свою главную базу с суши.

Советское командование рассчитывало, что Англия, располагавшая весьма сильным флотом, сможет оказать нашим североморцам действенную помощь хотя бы в районе Варангер-фьорда, через который проходили самые оживленные вражеские коммуникации. Но эта помощь даже в самые трудные годы ограничилась несколькими тральщиками да двумя подводными лодками. Однако мы не очень упрекали за это: понимали, что союзникам тоже нелегко, у них тоже каждый корабль на счету.

Союзные конвои формировались обычно в портах Лох-Ю, Скапа-Флоу (Англия) и Рейкьявик (Исландия). Вначале в каждый конвой входило по 6-10 транспортов. А с марта 1942 года это число возросло до 30 и даже 40. Транспорты шли под охраной множества кораблей: эскадренных миноносцев, корветов, фрегатов, тральщиков, охотников за подводными лодками. Иногда в охрану конвоя включались крупные корабли: линкоры, крейсера и авианосцы.

Британская военно-морская миссия в СССР, как уже говорилось, имела свои отделения в Полярном и Архангельске, где в ее распоряжении были радиостанции для связи с адмиралтейством и базой в Исландии. Перед выходом конвоя командование Северного флота извещалось о его составе, времени выхода, пути следования. Большую часть перехода конвой охраняли силы союзников. Наши североморцы включались в охрану конвоя уже на подходах к Мурманску и Архангельску. В

воздух поднималась истребительная авиация, в походном ордере занимали места наши эсминцы и катера противолодочной обороны.

Морские пути на Севере во многом зависят от природы. Англичане очень неохотно пускались в путь в полярный день, когда круглосуточно светит солнце. Обычно в это время потери транспортов возрастали. Полярная ночь была нашим союзником и облегчала скрытный переход.

Наш Главный морской штаб постоянно следил за движением конвоев, и мы принимали все меры, чтобы обезопасить их переход. В 1943 году гитлеровцы несколько ослабили удары по нашим коммуникациям. Теперь против конвоев они использовали главным образом подводный флот. Бомбардировочную же авиацию в связи с ухудшением положения на фронте немцы были вынуждены перебросить с Севера на другие направления. В январе и феврале в советские порты пришли 3 союзных конвоя, не потеряв ни одного транспорта.

Английское командование для большей безопасности стало делить конвои на две части по 13–19 транспортов в каждой. Выходили они с интервалами от 4 до 8 суток. Обе части конвоя охранялись отрядами прикрытия, в которые входили два-три крейсера и несколько эсминцев. Кроме того, у побережья Норвегии занимали позиции 5–6 английских и советских подводных лодок.

Несмотря на то, что первые три конвоя дошли без потерь, союзники заявили, что больше транспортов они к нам пока посылать не будут, так как начинается полярный день. Этот перерыв в доставке грузов продолжался 7 месяцев. Советскому правительству пришлось заявить, что дальнейшая задержка конвоев лишена всяких оснований и может быть расценена как попытка союзников сорвать взятые ими на себя обязательства.

Союзники возобновили движение конвоев только в ноябре. До февраля 1944 года они сохраняли систему деления их на две части. Учитывая, что немецкие линейные корабли базируются в Альтен-фьорде, английское командование вновь усилило охрану конвоев. Их теперь сопровождали не только крейсерские отряды ближнего прикрытия, но и отряды оперативного прикрытия, в состав которых входили линкор, крейсер и эсминцы.

В декабре 1943 года потребовалось разобраться с некоторыми вопросами на Северном театре, и особенно с обеспечением наших внешних и внутренних коммуникаций. По указанию Ставки я вылетел в Полярный. Немцы уже стали редко появляться над главной базой флота. Но как-то в течение дня несколько раз раздавался сигнал воздушной тревоги, и нам пришлось работать в

подземном КП, удивительно точно названном «Скала». Над нами возвышались своды гранита метров 20 толщиной, а сквозь стальные двери не проникал даже грохот сравнительно близких разрывов бомб. Операторы по телефону принимали донесения о том, что происходило в воздухе и на воде, и наносили данные на карту. Работники штаба трудились спокойно и сосредоточенно. Только адмирал А. Г. Головко, человек по натуре беспокойный, энергичный, не мог усидеть и несколько раз поднимался в свой наземный кабинет. Наконец налет кончился. Все покинули убежище и поднялись в помещение штаба. День выдался ясный, что не так уж часто бывает в этих местах. Нам подали чай, и разговор зашел о последних событиях.

Больше всего нас беспокоил немецкий линкор «Шарнхорст». Комфлота то и дело спрашивал разведчиков и операторов, где сейчас находится фашистский линкор. Все мы в те минуты думали об охране конвоев, шедших из Исландии в Мурманск и Архангельск. Мы уже встретили очередной конвой, а другой проводили на запад. Несколько английских эсминцев стояло в Полярном, а корабли и авиация Северного флота готовились вместе с англичанами прикрывать транспорты в наиболее опасных районах.

В эти дни в Кольский залив прибыл английский отряд прикрытия в составе линкора «Дьюк оф Йорк», крейсера «Ямайка» и 4 эсминцев, а вслед за ним – крейсерский отряд ближнего прикрытия, который обеспечивал переход конвоя «РА-55А». Вскоре они снова вышли в море с очередными группами транспортов. Утром 26 декабря английское адмиралтейство оповестило все свои корабли, находившиеся в северных морях, о том, что в Альтен-фьорде фашистского линкора «Шарнхорст» нет. Это насторожило всех. Было ясно, что линкор вышел в открытое море. С тревогой мы следили за донесениями с конвоев. Днем командир английского крейсерского отряда вице-адмирал Бернет сообщил, что видит немецкий линкор. «Шарнхорст» дважды пытался атаковать конвой «РА-55В». Корабли прикрытия отбили эти атаки. Отряд оперативного прикрытия под командованием адмирала Фрезера в это время был в Норвежском море. Узнав о появлении фашистского линкора, Фрезер устремился к нему. «Шарнхорст» оказался между двух огней. Ему так и не удалось вырваться из ловушки. В бою у мыса Нордкап «Шарнхорст» получил тяжелые повреждения и пошел ко дну. Таким образом, усиление охраны конвоев, применение групп оперативного прикрытия оправдали себя. Фашистская Германия потеряла последний боеспособный линейный корабль. Это ослабило угрозу конвоям от вражеских надводных кораблей, но транспорты по-

прежнему выпускались под сильным прикрытием, в сопровождении 3–4 крейсеров.

Приближаясь к нашим берегам, примерно в 30 милях от Териберки, конвои обычно делились на две группы – мурманскую и беломорскую. Английский эскорт вел мурманскую группу в Кольский залив, а корабли Северного флота сопровождали беломорскую группу в Архангельск. После разгрузки североморцы вели транспорты в Мурманск, где формировались обратные конвои.

Я побывал в частях, оборонявших полуострова Средний и Рыбачий, встретился с командующим Северным оборонительным районом генералом С. И. Кабановым, моим старым знакомым. В 1941 году он возглавлял героический гарнизон Ханко, потом был комендантом Ленинграда в самые тяжелые блокадные месяцы. Здесь у него тоже была нелегкая служба. Гитлеровцы ни на один день не оставляли в покое гарнизоны Среднего и Рыбачьего.

– Канонада здесь иногда поднимается такая, – сказал С. И. Кабанов, – что чувствую себя снова на Ханко или в Ленинграде.

С его КП на полуострове Среднем просматривался весь Варангер-фьорд. Каждый фашистский конвой, выходящий из Петсамо, сразу же засекался нашими наблюдателями. Тотчас же батареи 133-го отдельного артиллерийского дивизиона, расположенного на полуострове, открывали огонь. Наши береговые артиллеристы били по транспортам, а немцы – по нашим батареям. На моих глазах однажды разгорелся такой бой. Грохот стоял оглушительный. Когда чуть стихло, я спросил Кабанова:

– Как успехи?

– Трудно судить, – ответил он. – Вражеские транспорты, видите, укрыты дымзавесой. Нам приходится стрелять, по существу, по площади. А при такой стрельбе трудно рассчитывать на прямое попадание в такую цель, как корабль.

Но бой на этом не кончился. Из дымового облака, окутавшего вражеский конвой, доносились орудийные выстрелы, взрывы. В дело вступили наши торпедные катера. Противника подвела своя же дымзавеса: в дыму немцы не разглядели наши катера, а те атаковали со стороны берега, откуда их совсем не ждали. Этот метод впервые применил старший лейтенант дважды Герой Советского Союза А. О. Шабалин. Затем его освоили командиры многих катеров. Атаки катерников, как правило, приводили к успеху.

Между прочим, всякая атака торпедных катеров сопряжена с большим риском и требует большой смелости. Я позволю себе сравнить действия катерников со штурмовиками. И тем и другим

для успеха требуется подойти вплотную к цели. Дымовые завесы – вещь обоюдоострая, они закрывают не только атакующие катера, но и цель. Я помню, перед войной мы на Черном море проводили много учений с участием торпедных катеров. Замечательным мастером торпедных атак показал себя уже тогда И. Кравец. Этого командира очень любил командующий. И потому, пожалуй, особенно донимал его, когда атака не удавалась.

– Опять промазал. От кого угодно, но от тебя-то я этого не ожидал!

– Ну, товарищ командующий! – оправдывался Кравец. – Всему дым виной. В нем, как в лесу, ничего не видать. Я считал, что «противник» справа, а выскочил из дымзавесы, гляжу, он слева…

Североморские катерники действовали отважно и умело, хотя в Баренцевом море в мороз, в сильную волну, в тумане или в облаке снежного заряда нелегко морякам этих маленьких стремительных кораблей.

В 1943 году на Севере противник наибольшие потери понес от авиации, подводных лодок и торпедных катеров.

Радовали успехи североморских подводников. Их активность явилась неожиданностью для фашистов: ведь в 1942 году мы потеряли несколько лодок, что должно было ослабить наши подводные силы. Но этого не произошло. Наши лодки совершали походы к берегам Норвегии, охраняли союзные конвои, действовали на вражеских коммуникациях. Летом, когда арктическая навигация была в разгаре, две позиции лодок были установлены в районе мыса Желания, севернее Новой Земли, чтобы воспрепятствовать возможному проходу немецких надводных рейдеров в Карское море.

Наши подводники действовали даже в Варангер-фьорде, но там противник создал самую крепкую противолодочную оборону. А. Г. Головко пожаловался, что большая часть потерь подлодок приходится на Варангер-фьорд. Мы взвесили все «за» и «против» и решили без крайней надобности не посылать лодки в этот очень ограниченный район.

За первые четыре месяца 1943 года наши лодки потопили и повредили более сорока вражеских судов. Этот успех был достигнут в результате глубокого изучения накопленного боевого опыта. Четко организовали разведку, при поиске вражеских конвоев более умело стала использоваться гидроакустическая аппаратура. Нередко темными ночами подводники, пользуясь гидролокацией, всплывали на поверхность в непосредственной близости от вражеских судов и поражали их, как говорится, в упор. Командиры-подводники отлично изучили тактику противника. Обычно фашистские конвои не удалялись от берега,

опасаясь нашей авиации и надводных кораблей. Учитывая это, наши лодки стали занимать позиции у берега и атаковать, откуда фашисты меньше всего ожидали. Так обычно поступал командир лодки «С-101» капитан 3 ранга П. И. Егоров, потопивший 3 транспорта, сторожевой корабль и подводную лодку; 4 транспорта потопила «С-56» под командой капитан-лейтенанта Г. И. Щедрина. По 3 судна потопили «С-55» и «М-122» (командиры капитан 3 ранга Л. М. Сушкин и капитан-лейтенант П. В. Шипин), причем экипаж Сушкина пустил на дно большой транспорт «Амерланд» с ценным грузом.

Большие потери, понесенные гитлеровцами в зимние месяцы на коммуникациях у северных берегов Норвегии, вынудили их дополнительно выделить крупные силы для охраны своих перевозок. Они начали ставить дополнительные противолодочные минные заграждения, усилили противовоздушную оборону. Усилили и охрану конвоев – на каждый транспорт теперь посылали 3–4 корабля эскорта.

– Эх, побольше бы нам подводных лодок! – сказал как-то Головко.

Да, самолетов североморцам мы смогли подбросить достаточно, а вот с кораблями было сложнее.

Я уже писал, что к началу войны мы не успели достроить много кораблей. Война их застала на стапелях.

А потом некоторые (самые мощные!) судостроительные заводы пришлось эвакуировать. Такая же судьба постигла и многие кооперировавшиеся с ними предприятия. Война потребовала сосредоточения всех сил страны на производстве вооружения для сухопутного фронта. Строительство кораблей стало делом исключительно сложным. Не хватало и производственных мощностей, и металла, и энергии. Начальник Управления кораблестроения Н. В. Исаченков, весь его коллектив выбивались из сил и все же кое-что смогли сделать. В результате даже в самое тяжелое для нас время флот пополнялся новыми кораблями. В 1942–1944 годах, например, моряки получили 2 легких крейсера, 6 эсминцев и сторожевых кораблей, 29 подводных лодок, свыше 450 боевых катеров, около 300 различных тральщиков, свыше 1100 вспомогательных судов и различных плавучих средств. Помню, как создавались новые 100-тонные тральщики. Несмотря на все трудности, мы потребовали от конструкторов, чтобы корабли были хорошие, с высокими боевыми качествами. В короткий срок был разработан проект такого корабля. Корпус его для облегчения изготовления делался с прямолинейными обводами. Но корабль получился довольно быстроходным, маневренным и устойчивым. Мы стали сооружать

по 5 таких кораблей в месяц.

Наладили мы и строительство подводных лодок. Вот и на Север поступили прямо с завода по железной дороге восемь «малюток». Почти все они были построены на добровольные пожертвования трудящихся, а одна – на деньги, собранные женами и вдовами моряков; они сами дали ей название – «Месть».

А чтобы пополнить потери крупных лодок, корабли пришлось переводить с других флотов.

6 новых лодок типа «С», как уже знает читатель, пришли в Кольский залив с Тихоокеанского флота, совершив подлинное кругосветное плавание через Тихий и Атлантический океаны. Прибыв в северные широты, экипажи этих лодок сразу же включились в боевые действия. Люди оказались хорошо подготовленными. На Тихоокеанском флоте подводники учились много и целеустремленно. А условия плавания там такие же суровые, как и на Севере. Вообще с Тихоокеанского флота вышло много опытных подводников, сейчас некоторые из них занимают высокие посты на разных флотах.

Я с удовольствием встретился с североморцами-подводниками, поздравил их с боевыми успехами. Посетили мы с А. Г. Головко аэродромы. Обошли строй самолетов-истребителей, готовых в любой момент вылететь навстречу врагу. Мне представили летчиков, отличившихся в последних боях. Веселые, жизнерадостные парни. И не поверишь, что они каждую минуту рискуют жизнью.

Комфлота откровенно восхищался своими летчиками. Рассказывать о них он мог без конца. Летчики решали все более сложные задачи. Если в первый период войны североморским авиаторам приходилось вести бои большей частью над своей территорией и над союзными конвоями недалеко от наших берегов, то в сорок третьем они все чаще действовали над вражескими коммуникациями на большом удалении от базы. Соотношение сил в воздухе теперь стало примерно равным – у нас около 300 самолетов, фашисты здесь имели почти столько же. Правда, у противника оставалось преимущество в маневре силами: у него аэродромов было намного больше и находились они в северо-восточной части Норвегии. Назову некоторые: Лаксэльвен, Хебуткен, Луостари, Тромсе, Боде, Бардуфосс. Наши же аэродромы располагались намного дальше от коммуникаций противника. И все же летчики ВВС Северного флота упорно боролись за господство в воздухе, чаще стали делать налеты на аэродромы противника, причем начали практиковать удары по нескольким аэродромам одновременно. Подчас воздушные бои разыгрывались непосредственно у главной базы или над

конвоями. В них участвовали мощные авиационные силы.

Наиболее активно пришлось действовать 6-й истребительной бригаде и 255-му истребительному полку. Среди истребителей было много последователей летчика-северянина дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова. Ими командующий флотом особенно гордился и, когда мы бывали на аэродромах, пользовался случаем представить лучших из них.

В сентябре 1943 года разведка обнаружила скопление нескольких десятков истребителей на аэродроме Луостари. Командование флота решило нанести по ним удар. На рассвете 90 штурмовиков, истребителей и пикирующих бомбардировщиков внезапно атаковали аэродром. Атака была настолько стремительной, что враг не успел поднять в воздух ни одного самолета. Налеты на аэродромы противника, проводившиеся систематически, как правило, заканчивались успешно.

Очень смелые боевые действия, получившие название «свободной охоты», проводила минно-торпедная авиация. В одиночные дальние полеты вылетали самые опытные летчики. Они вели поиск и атаковали вражеские корабли самостоятельно, без прикрытия. И надо отдать должное мастерству летчиков минно-торпедной авиации – они почти не несли потерь.

Одиночные полеты позволяли использовать облачность и частые для этого морского театра туманы. Одиночный самолет в открытом море легче уклонялся от истребителей, которых там было меньше. Зона действия крылатых «охотников» простиралась от мыса Берлевог далеко на запад.

Зоной активных действий для летчиков стал и Варангер-фьорд. Здесь, как я уже говорил, вражеские конвои проходили близко от нашего берега, но обычно охранялись большим количеством кораблей и самолетов. Даже в плохую погоду фашистам было почти невозможно миновать этот район незамеченными, так как берега фьорда были открыты и свободно просматривались нашими постами наблюдения и радиолокационными станциями, находившимися на Рыбачьем и Среднем.

Как только посты наблюдения обнаруживали в Варангер-фьорде вражеские суда, в воздух немедленно поднимались наши самолеты. Таким образом, при хорошей погоде наша торпедоносная авиация не пропускала почти ни одного вражеского конвоя. А в ненастные дни за конвоями охотились истребители и штурмовики. Как показал опыт, для штурмовиков плохая видимость на море при хорошем их наведении на конвои или одиночные транспорты создавала прекрасные условия для атаки. Помнится, летчики-штурмовики, которым доводилось

действовать как на суше, так и на море, предпочитали атаки на воде. Объект хорошо виден еще на приличном расстоянии, к тому же зенитные средства на конвойных кораблях были, как правило, слабее, чем на берегу, где по штурмовикам открывали огонь все пушки и пулеметы.

Командование ВВС флота совершенствовало тактические приемы борьбы. Все чаще удары по конвоям стали наносить смешанные группы – бомбардировщиков и торпедоносцев. Истребительная авиация применяла так называемый метод «отсечки»: в условленном районе наши истребители встречали свои бомбардировщики и торпедоносцы, возвращающиеся с задания, и не допускали их преследования вражескими самолетами. Успешно применялся и вылет демонстративных групп, которые дезориентировали противника, сбивали его с толку, обеспечивая тем самым действия ударных групп.

Во второй половине 1943 года флотская авиация начала действовать совместно с торпедными катерами и подводными лодками, что тоже приносило успехи.

ВВС Северного флота потопили и повредили за год 40 вражеских транспортов.

Из корабельного состава североморцы имели бригаду эсминцев, которой в приказе командующего флотом от 4 января 1943 года была поставлена такая задача: «Готовить корабли к набеговым операциям, активным минным постановкам и к нанесению ударов по кораблям противника во взаимодействии с подводными лодками, авиацией и торпедными катерами, доработать одиночные и групповые торпедные атаки, а также дневные и ночные стрельбы».

Эсминцы действительно совершали набеги. Но, признаться, не так уж много. Из данных радиоразведки, например, стало известно, что 19 января конвой противника вышел из порта Тромсе. Его должна была атаковать наша авиация, но из-за плохой погоды она не смогла вылететь. Тогда для поиска конвоя командующий флотом направил лидер «Баку» и эсминец «Разумный» под общим командованием командира бригады капитана 1 ранга П. И. Колчина. Конвой и прикрывавшие его корабли вскоре были обнаружены. С дистанции 25 кабельтовых первый торпедный залп произвел лидер эсминцев. Затем последовал артиллерийский огонь из всех калибров. Неприятельские корабли вынуждены были повернуть на защиту своих батарей. Выход вражеского конвоя был сорван.

Вспоминаю, как в одной из таких операций участвовал командующий флотом А. Г. Головко. Он позвонил мне по телефону и попросил разрешения выйти в морс.

– Хочется своими глазами посмотреть, как действуют наши корабли, – сказал Арсений Григорьевич.

Я немного колебался, но решил не мешать его инициативе. Правда, я особо внимательно следил за ходом событий и, признаться, был доволен, когда узнал о благополучном возвращении всех кораблей. Этот эпизод еще раз характеризует А. Г. Головко как адмирала активного и смелого. Не случайно его любили моряки.

Кроме эсминцев на морских коммуникациях действовали малые охотники и торпедные катера. Они ставили мины на подходах к Петсамо и к западу от него, по сути дела, блокируя военно-морские базы противника. Находились в готовности открыть огонь по транспортам и наши артиллеристы. Вражеские батареи, установленные на мысах Ристиниеми и Нумерониеми, перед каждым выходом своих кораблей открывали огонь по нашему берегу. Они широко применяли и дымовые завесы. Нередко полоса задымления повисала еще задолго до выхода немецких кораблей и оборачивалась против них же: я уже упоминал, что, используя эту завесу, наши катера приближались к самому вражескому берегу и оттуда устремлялись в атаку.

Понравилась мне на Севере организация разведывательной службы. Здесь хорошо использовали авиаразведку. Самолеты-разведчики постоянно держали под наблюдением коммуникации противника. К сожалению, самолеты еще не имели радиолокационных установок, что особенно сказывалось ночью или в тумане. Подводные лодки, занимавшиеся разведкой, не всегда имели возможность быстро передавать полученные данные. Поэтому командование флота прибегло к необычному способу: с подводных лодок высаживались разведывательные группы на малообитаемые и безлюдные мысы и острова. Отсюда разведчики вели наблюдение и по радио сообщали обо всем увиденном. Им самоотверженно помогали норвежские патриоты. Довольно большая группа норвежцев постоянно сотрудничала с разведорганами флота. Четко работала радиоразведка. С ее помощью часто удавалось определить время выхода фашистских конвоев и кораблей, точное время вылета самолетов даже ночью. Небезынтересно отметить, что по количеству обнаруженных конвоев радиоразведка заняла первое место среди других видов разведки.

Сухопутных путей сообщения у нас на Севере в то время почти не было. Кировская железная дорога и Беломорско-Балтийский канал бездействовали – их перерезал противник. Отсюда вытекало исключительное значение внутренних морских коммуникаций. Морем перевозились грузы из Мурманска в

Архангельск. Связь с районами восточное Архангельска осуществлялась главным образом Северным морским путем: по нему шли транспорты с импортными грузами с Дальнего Востока; в Архангельске эти грузы перегружались на железную дорогу. По этому пути шли грузы и на Дальний Восток. На судах доставлялись продовольствие и боеприпасы для войск 14-й армии в Мотовский залив. По морю снабжались наши базы на Новой Земле и в Карском море.

Действовали четыре основных направления перевозок: Кольский залив – Белое море; Белое море – Арктика; Кольский залив – Мотовский залив; между портами Белого моря. На всех направлениях судоходство было затруднено. Мешали льды, туманы, частые штормы. На огромных пространствах здесь навигация продолжалась всего 4 месяца в году. Но дело не только в климате. Противник быстро оценил значение этих коммуникаций и не жалел сил, чтобы нарушить их.

О значении внутренних водных путей на Севере свидетельствуют хотя бы такие цифры: за войну по ним было переброшено около 1 миллиона 200 тысяч человек пополнения для фронта и флота и свыше 1 миллиона 600 тысяч тонн различных грузов.

Чтобы обезопасить перевозки, были выработаны три метода конвоирования транспортов: частичное – т. е. сопровождение транспортов лишь на наиболее опасных участках; поэтапное – когда силы эскорта менялись в промежуточных пунктах; и, наконец, сквозное, когда конвои охранялись выделенными на весь путь боевыми кораблями.

Мелкие конвои, как правило, возглавляли командиры кораблей из состава эскорта. Переходы более важных конвоев поручались специально назначенным старшим командирам. Помню, несколько исключительно важных конвоев провел тогдашний командующий Беломорской флотилией контр-адмирал С. Г. Кучеров.

Незадолго перед моим приездом Государственный Комитет Обороны возложил на Северный флот задачу вывести из Арктики в Белое море ледокол «Иосиф Сталин» и ледорез «Литке» – они были нужны для проводки союзных конвоев в зимнее время. Задание не из легких, если учесть время, в какое оно было получено. В октябре – ноябре даже в средней части России некоторые реки покрываются льдом. А тут Арктика… Но североморцы даже обрадовались усложнению ледовой обстановки – меньше шансов подвергнуться атакам вражеских подводных лодок. Ледоколы были доставлены в целости и сохранности.

Рассказывая о событиях войны, мы часто приводим имена

тех, кто непосредственно участвовал в боях: моряков надводных и подводных кораблей, летчиков, береговых артиллеристов, морских пехотинцев. И очень мало говорим о людях, которые своей скромной, подчас незаметной работой обеспечивают и боевые действия, и повседневную жизнь флота. Я имею в виду работников тыла. Между тем их труд тоже был героическим.

Тылом Военно-Морского Флота всю войну командовал генерал-полковник С. И. Воробьев (он был моим заместителем по тылу). Я всегда вспоминаю его с большим уважением.

До назначения на эту должность Сергей Ильич много лет прослужил в береговой обороне и был выдвинут на должность начальника тыла еще перед войной, когда мы осознали исключительно важную роль тыловых органов в современной войне. С. И. Воробьев был на редкость рачительным хозяином, прекрасно знавшим все нужды флота. Мне кажется, он поставил перед собой основную цель: сделать побольше всевозможных запасов для флота, рассредоточив их по базам и складам.

Отличался Воробьев необычайной добротой и мягкостью и одновременно большой требовательностью. Я порой удивлялся, как в нем уживаются такие противоположные качества. Он не щадил ни себя, ни сослуживцев, требуя от них точного выполнения задания. Это был человек, безгранично преданный своей работе.

У него была внушительная внешность: высокий, широкоплечий, с окладистой бородой. Подчиненные уже знали: если Сергей Ильич доволен, он поглаживает свою бороду «по шерсти». Если же он теребит бороду «против шерсти» – жди грозы.

Я не припомню ни одного случая, чтобы у Воробьева были срывы в обеспечении флотов. Когда возникали уж чересчур сложные проблемы, он заявлял:

– Еду к Анастасу Ивановичу.

От А. И. Микояна он возвращался успокоенным, поглаживая бороду «по шерсти», и все догадывались: значит, все в порядке.

На тыл кроме прочих забот возлагалось топливное, продовольственное и обозно-вещевое снабжение. Его работники доставляли топливо кораблям, горючее для самолетов, кормили, одевали и обували моряков. Когда я пишу, скажем, о геройстве и доблести экипажа подводной лодки, надводного корабля или людей флотского авиационного соединения, то думаю, что их успехи разделяют и те, кто сумел вовремя доставить к самолетам бензин и бомбы, к кораблям – мазут и торпеды, к артиллерийским позициям – снаряды. Даже в самые трудные дни блокады Ленинграда, обороны Севастополя, Одессы, Таллина,

Ханко все рода Военно-морского Флота получали и топливо, и боеприпасы, и продовольствие. А ведь в ту пору мы оставили часть территории, где находились склады, предприятия. И все же тыловые работники с честью выходили из самых затруднительных положений. Они подчас подвергались опасности не меньшей, чем участники боев. Я мог бы привести немало таких примеров. Скажем, начальник тыла Балтийского флота генерал М. И. Москаленко одним из последних оставил Таллин, когда эскадра покинула базу, – он сделал все, чтобы ничего не осталось врагу.

Управлением топливного снабжения ведал генерал Я. Я. Яковлев. На сделанных им в мирное время запасах топлива корабли проплавали почти всю войну. Им никогда не приходилось стоять в базах из-за отсутствия мазута.

Снабжение продовольствием сосредоточилось в руках А. И. Вилесова. После проверки хозяйства А. И. Вилесова органами Госконтроля они отметили отличную постановку дела.

Я хорошо помню и генерала С. П. Языкова, ведавшего вещевым снабжением. Он отличался редкостной работоспособностью и инициативой. Вспоминается небольшой курьез. Когда были введены погоны, для их изготовления потребовалась золотая лента. Мне доложили, что вряд ли мы ее достанем. Время было военное, и просить об этом какую-либо фабрику, у которой было достаточно фронтовых заказов, нам не хотелось.

– А может, припомним, кто занимался изготовлением золотой ленты в старые времена? – спросил я пришедшего ко мне на прием С. П. Языкова.

– Хорошо, узнаю, – коротко ответил он. И действительно, несколько дней спустя генерал С. П. Языков доложил, что под Москвой есть села, жители которых еще в царские времена ткали для погон золотую ленту. Мы послали в эти села своего человека, но ему ничего выяснить не удалось: все категорически отрицали свою причастность к этому делу и встретили его в штыки. Тогда С. П. Языков сам отправился в подмосковные села. Встретившись с их жителями, он разъяснил им, что состоялось решение правительства: офицеры нашей армии и флота будут теперь носить погоны. Только после того как он показал этот документ, люди поверили. Сразу же были извлечены с чердаков и из чуланов станки, даже нашлось изрядное количество уже готовой золотой ленты. Проблема была решена.

Из начальников тыла Черноморского флота мне больше всех запомнились контр-адмирал Н. Ф. Заяц и генерал-лейтенант М. Ф. Куманин. Как известно, в первый период войны на Черноморский флот выпали весьма сложные задачи – оборонять

Одессу и Севастополь до последней возможности. Оторванные от Большой земли, работники флотского тыла проявляли особую изворотливость и находчивость, чтобы и в этих условиях снабжать моряков всем необходимым.

На Северном флоте начальником тыла был инженер-контр-адмирал Н. П. Дубровин. Хотя этому флоту и не пришлось так часто, как другим флотам, менять места базирования, но и там были свои трудности. Огромный морской театр, выходивший в океан, простирался на многие сотни километров. И на всем протяжении сновали вражеские подводные лодки, летала авиация.

А базы требовали и боеприпасов, и топлива, и продовольствия. И, оценивая боевые дела североморцев, мы не можем обходить вниманием самоотверженных тружеников тыла.

Бросок в Крым

Осенью 1943 года блокированные в Крыму вражеские войска могли снабжаться только морем. Перед нашими моряками особо остро встает проблема срыва вражеских морских перевозок. Подключаем к этому не только авиацию и торпедные катера, но и эсминцы.

Эскадренные миноносцы чаще всего действовали в районе между мысом Чауда и мысом Ай-Тодор. Они выходили из Туапсе вечером, к полуночи подходили к морским трассам противника, расходились и в течение двух-трех часов вели поиск. Затем обстреливали береговые объекты, к рассвету соединялись и под прикрытием истребительной авиации возвращались в базу. Последний такой выход был совершен в ночь на 6 октября. О нем я обязан рассказать подробнее. Это был крайне неудачный поход, который закончился гибелью трех кораблей. Я был в то время на Черноморском флоте и знаю все подробности.

Командующий Черноморским флотом распоряжением от 5 октября 1943 года поставил перед эскадрой задачу силами 1-го дивизиона эсминцев во взаимодействии с торпедными катерами и авиацией флота в ночь на 6 октября произвести набег на морские коммуникации противника у южного побережья Крыма и обстрелять порты Феодосия и Ялта, где разведка обнаружила большое скопление плавсредств. В набег были выделены лидер эсминцев «Харьков», эскадренные миноносцы «Беспощадный» и «Способный». Для их прикрытия выделялись все имевшиеся в наличии истребители дальнего действия. Перед выходом командующий флотом вице-адмирал Л. А. Владимирский лично проинструктировал командиров кораблей.

С наступлением темноты отряд под брейд-вымпелом командира 1-го дивизиона эсминцев капитана 2 ранга Г. П. Негоды покинул Туапсе. У южного берега Крыма корабли разделились: лидер направился к Ялте, а эсминцы – к Феодосии. В это время, по-видимому, корабли были обнаружены вражескими самолетами-разведчиками, которые уже больше не упускали их из виду. В восьми милях от Феодосии наши эсминцы были атакованы торпедными катерами и обстреляны береговыми батареями из района Коктебеля. В коротком бою эсминцы повредили 2 вражеских торпедных катера. Но, поняв, что фашисты подготовились к отпору, командир отряда отказался от обстрела Феодосии. «Беспощадный» и «Способный» легли на курс в точку рандеву. Тем временем «Харьков» подошел к Ялте и с дистанции 70 кабельтовых обстрелял порт. По кораблю открыли

огонь береговые батареи, но вреда ему не нанесли. «Харьков», выпустив несколько снарядов по вражеским батареям, отвернул от берега и вскоре присоединился к эсминцам.

Уже светало. Кораблям следовало бы поторопиться с отходом, чтобы быстрее достичь зоны действия нашей авиации прикрытия. Но в это время истребители дальнего действия, сопровождавшие корабли, сбили немецкий самолет-разведчик. Командир отряда приказал «Способному» подобрать из воды немецких летчиков, а остальным кораблям тем временем охранять «Способный» от возможных атак подводных лодок. Так корабли задержались почти на 20 минут. Роковых минут! Когда корабли начали построение в поход, со стороны солнца появились вражеские пикировщики. Отряд прикрывался всего 3 истребителями. Наши летчики дрались геройски, сбили 2 вражеских самолета – «Ю-87» и «Ме-109». Но силы были неравными. Уцелевшие бомбардировщики сбросили бомбы. 3 из них попали в лидер «Харьков», он потерял ход.

Я был в это время на КП Владимирского. Командующий флотом старался, чем мог, помочь кораблям, выслал к ним еще 9 истребителей – все, что в готовности находилось на аэродроме.

– Где остальные два корабля? – спросил я.

– Буксируют «Харьков».

– Прикажите им оставить его!

Но было уже поздно. На корабли налетели еще 14 пикирующих бомбардировщиков. 2 «юнкерса» атаковали «Харьков» и буксировавший его «Способный». Эсминец «Способный» стал маневрировать вблизи поврежденного лидера, ведя огонь по самолетам. От близких разрывов бомб на эсминце разошлись швы в правом борту кормовой части. Морякам пришлось бороться с течью. Тем временем 10–12 пикировщиков атаковали эсминец «Беспощадный». Корабль получил сильные повреждения и лишился хода. Командир отряда, находившийся на «Беспощадном», приказал «Способному» буксировать поочередно оба поврежденных корабля. Все это происходило в 90 милях от Кавказского побережья. Г. П. Негода надеялся, что из Геленджика поспеет помощь, и тогда корабли, держась вместе, смогут эффективнее отражать атаки вражеской авиации. Моряки лидера «Харьков» ценой героических усилий восстановили одну машину из трех, дав кораблю ход 9-10 узлов (напомню читателю, что узел – мера скорости, равная миле – 1852 метра в час). Эсминец «Способный» взял на буксир «Беспощадного», команда которого самоотверженно боролась за живучесть своего корабля. Но фашисты не отставали. В небе появились 5 «юнкерсов» под прикрытием 12 истребителей. «Способный» тотчас дал полный

ход и, маневрируя, открыл огонь. Команда «Беспощадного» тоже героически отражала атаки. Но неподвижно стоявший корабль не мог уклоняться от ударов. После попадания нескольких бомб «Беспощадный» затонул. Командир «Способного» немедленно радировал об этом в базу. К великому сожалению, радиограмма до адресата не дошла и комфлота не смог действенно вмешаться в ход событий. Пока корабли поднимали из воды людей с затонувшего «Беспощадного», враг совершил очередной авиационный налет и потопил лидер «Харьков». После прекращения воздушной атаки командир «Способного» приступил к спасению моряков «Харькова». Но последовал еще один, самый крупный налет. В нем участвовали 25 пикирующих бомбардировщиков. «Способный» затонул от двух прямых попаданий бомб.

Для спасения команд были высланы торпедные и сторожевые катера, тральщики и гидросамолеты.

Никогда не забуду напряженной атмосферы на командном пункте флота. Донесения и распоряжения следовали одно за другим. Но все усилия ни к чему не привели. Флот потерял 3 прекрасных боевых корабля и несколько сот моряков. В Туапсе я встретил командира дивизиона Г. П. Негоду. Он спасся чудом, пробыв несколько часов в холодной осенней воде. Хотел с ним поговорить. Но он был так потрясен происшедшим, что разговора не получилось бы.

Позже мне довелось беседовать с участниками тех событий. Ясно одно – походы к побережью, занятому противником, сопряженные с очень большим риском, требовали особой внимательности. Закончив обстрел берега, командир дивизиона должен был, не теряя ни минуты, полным ходом отходить в свои базы. Ему ни в коем случае нельзя было задерживаться, даже когда удалось сбить немецкий разведывательный самолет. Поврежденный, потерявший ход лидер следовало покинуть. Сняв с него команду либо оставшись на «Харькове», Г. П. Негода должен был приказать остальным эсминцам следовать в базу, а сам ждать усиленного авиационного прикрытия или же подхода наших кораблей.

Случай этот еще раз доказывает, как много значит инициатива командира. Даже имея с ним связь, командующий с берега не мог повлиять на события. Морской бой настолько скоротечен, что все зависит от командира, от его находчивости, решительности, умения оценить обстановку.

На войне потери неизбежны. Но случай с тремя эсминцами ничем нельзя оправдать. Вернувшись в Москву, я со всей откровенностью, признавая и свою вину, доложил обо всем И. В.

Сталину. В ответ услышал горький упрек. Он был справедлив. Обстрел кораблями побережья Крыма осуществлялся с согласия генерала И. Е. Петрова. Ему тоже досталось от Верховного. А больше всего, конечно, командующему флотом Л. А. Владимирскому. Урок был тяжелый – на всю жизнь.

Я уже упоминал, что в начале октября 1943 года маршал А. М. Василевский в штабе Южного фронта ознакомил меня с доложенным в Ставку планом овладения Крымом. По этому замыслу Южный фронт, обходя Мелитополь, должен был быстро захватить Сиваш, Перекоп, район Джанкоя и ворваться в Крым. Одновременно намечалось высадить воздушный десант в районе Джанкоя, а в Геническе силами Азовской флотилии – морской десант. После этого разговора я отдал соответствующие распоряжения командующему Азовской флотилией.

Но, вернувшись в Москву, я узнал, что Ставка приняла другой план. Было решено сначала высадкой десантов захватить плацдарм на Керченском полуострове, а затем совместно с войсками Южного фронта повести решительное наступление на Крым. В директиве Ставки говорилось: «Задачу по овладению Крымом надо решать совместными ударами войск Толбухина и Петрова с привлечением Черноморского флота и Азовской флотилии».

Решение это, безусловно, было правильным. Беда в том, что на подготовку к крупнейшей операции отводилось мало времени – всего около трех недель.

В двадцатых числах октября Верховный Главнокомандующий приказал мне вылететь на Черноморский флот.

– Не задерживайтесь там, – сказал он и добавил: – Там находится Тимошенко, – намекая, что я обязан встретиться с представителем Ставки.

Я вылетел в Краснодар. И. Е. Петров при первой же встрече пожаловался, что Черноморский флот не может добиться полного господства в Керченском проливе и что средств высадки недостаточно, и к тому же они по своим размерам сильно зависят от погоды.

В Новороссийск, а затем в Геленджик я ехал на машине теперь уже по хорошей дороге. Остановился у старого знакомого, командира Новороссийской базы Г. Н. Холостякова. Ему предстояло руководить высадкой десанта в самом узком месте пролива. В Геленджике находился и комфлота Л. А. Владимирский.

Я подтвердил указание Ставки, что для флота и флотилии предстоящая операция является главным делом и ей необходимо уделить все внимание и силы. Покончив с делами в Геленджике, я

выехал на Азовскую флотилию. По обеим сторонам дороги от Новороссийска до Темрюка стояли разбитые, а то и совершенно исправные немецкие орудия, танки, машины. Да, на Таманском полуострове гитлеровцы потерпели основательный разгром. Им пришлось оставить здесь всю свою тяжелую технику.

В Темрюке я встретился с контр-адмиралом С. Г. Горшковым. Заслушали доклад начальника штаба капитана 1 ранга А. В. Свердлова. Помнится, операция представлялась весьма рискованной. Погода в ноябре даже здесь, на сравнительно малых водных просторах, могла стать помехой для небольших кораблей. Пляжей, пригодных для высадки, не было. К тому же в целях внезапности нападения приходилось иногда намеренно выбирать наиболее «трудные» участки берега, где немцы меньше всего ожидали десант и потому не создавали укреплений.

Вместе с С. Г. Горшковым мы отправились к командующему армией генерал-лейтенанту А. А. Гречко. Его штаб размещался недалеко от Темрюка. Как флотилия, так и армия готовились к крупной и серьезной десантной операции. В те дни она еще не называлась Керченско-Эльтигенской. Речь шла просто о высадке десанта на Керченский полуостров и создании там плацдарма.

На Таманском полуострове я встретился с представителем Ставки маршалом С. К. Тимошенко. Несколько раз мы бывали у него вместе с генералом И. Е. Петровым и вице-адмиралом Л. А. Владимирским, увязывая вопросы взаимодействия фронта и флота. Как представитель Ставки, Семен Константинович обладал большими полномочиями и умением улаживать сложнейшие проблемы. К тому же острых разногласий между армейским и флотским командованием в то время еще не было. Они возникли позднее, в ходе самих боев, и чаще всего объяснялись слишком коротким временем, отведенным на подготовку к операции.

Опыт учит, что десантные операции бывают лишь тогда удачны, когда продуманы до конца. Сама высадка – это ведь лишь первый этап. Часто самое трудное начинается после. Десанту мало высадиться и удержаться на узкой береговой полосе. Плацдарм создается для дальнейшего наступления. А если это наступление не удается, теряется весь смысл десанта.

Командование, принявшее решение о высадке десанта, особенно крупного, обязано детально проанализировать обстановку и предусмотреть все перипетии дальнейшей борьбы. Иначе операция может застопориться, десант придется снимать, или, что еще хуже, он будет окружен и погибнет.

При обороне Одессы был высажен десант у Григорьевки. Был он невелик, но хорошо поддержан сухопутными частями. В результате десантники успешно выполнили задачу. Противник

был отброшен от самого опасного для Одессы района, откуда он мог обстреливать порт.

В декабре 1941 года были высажены десанты в Феодосии и на Керченский полуостров. Это было большой помощью для защитников Севастополя, которые в то время отражали вражеский штурм. Десант, таким образом, выполнил очень важную, но только одну из своих задач. В январе Феодосию пришлось оставить: не хватило резервов. Пришлось ограничиться плацдармом на Керченском полуострове. Он был невелик. Поэтому общего наступления на Крым тогда организовать не удалось. И причина здесь не только в ошибках командования фронта. Главное – недооценка возможностей гитлеровской военной машины к весне 1942 года. Требовалось еще больше измотать врага, чтобы перейти в общее наступление. Это и свершилось после Сталинграда и Курской дуги.

Керченско-Эльтигенская операция в этом отношении проходила в более благоприятной обстановке. Противник был блокирован в Крыму, силы его в значительной мере ослаблены. Но, предвидя наше наступление, немцы укрепляли свои позиции на всем побережье Крыма. Особо укрепляли Керченский полуостров как наиболее вероятное место высадки советских десантов. Мы имели все основания ожидать самого активного вмешательства немецкого флота в этом районе.

Поэтому командованию Черноморского флота приходилось думать не только о переброске войск. Надо было обезопасить десантные средства от нападения немецких кораблей и авиации еще в пунктах сосредоточения. Вспоминается вызов меня в Ставку в середине октября – подготовка к операции в те дни уже шла полным ходом – для доклада о готовности черноморцев к выполнению поставленных перед ними задач. Мне было приказано лично контролировать подготовку кораблей и частей к высадке десанта.

Черноморскому флоту и Азовской флотилии предстояло с боем высадить на Керченский полуостров десант моряков и отборных частей 18-й и 56-й армий, а затем обеспечивать десанты пополнением, вооружением, боеприпасами до конца операции.

Было известно, что противник построил на Керченском полуострове целую систему опорных пунктов, насыщенных огневыми средствами, инженерно-оборонительными сооружениями, средствами наблюдения и минными заграждениями. На море он сосредоточил более 30 быстроходных десантных барж, 37 торпедных катеров, 25 сторожевых катеров и 6 тральщиков. Все эти силы препятствовали движению наших кораблей вдоль Таманского полуострова, ставили мины и несли

дозор на подходах к Феодосии и в Керченском проливе. Противник готовился к отчаянному сопротивлению.

В директиве Ставки десантная операция рассматривалась как первый этап наступательных действий нашей армии по освобождению Керченского полуострова. Ее основная цель заключалась в захвате двух плацдармов на Керченском полуострове и последующем накоплении на них основных сил 56-й и 18-й армий. Десант 56-й армии в составе трех стрелковых дивизий с частями усиления должен был высадиться северо-восточнее и восточнее Керчи и захватить плацдарм на участке Вардовка, Баксы, Опасная. 18-я армия должна была захватить плацдарм на участке Камыш-Бурун, мыс Такиль. Местом десанта в составе стрелковой дивизии с частями усиления был избран поселок Эльтиген, южнее порта Камыш-Бурун. Поэтому операция получила наименование Керченско-Эльтигенской.

Главным направлением в десантной операции считалось направление на Еникальский полуостров (там должен действовать десант 56-й армии), а вспомогательным – направление на Эльтиген (десант 18-й армии). Высаженные на обоих направлениях войска двумя сходящимися ударами должны были овладеть восточной частью Керченского полуострова с портами Керчь и Камыш-Бурун. Эти порты предполагалось использовать для переправы остальных сил 18-й и 56-й армий. Ориентировочно высадка десантов и перевозка 5 эшелонов 56-й армии должна была продолжаться 15 суток, а 18-й армии – 30.

Общее руководство всей операцией осуществлял командующий войсками Северо-Кавказского фронта генерал-полковник И. Е. Петров, штаб которого находился в Варенниковской. Его помощником по морской части был командующий Черноморским флотом вице-адмирал Л. А. Владимирский (оперативная группа штаба Черноморского флота располагалась в Геленджике). Высадкой десанта частей 18-й армии руководил командир Новороссийской военно-морской базы контр-адмирал Г. Н. Холостяков, а частей 56-й армии – командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков.

Перед началом операции, как всегда, была проведена большая работа. Собирались данные о расположении войск противника, уточнялись места высадки. На нашем берегу строились причалы, перебазировались артиллерия и авиация, подтягивались воинские части. До мелочей было продумано навигационно-гидрографическое, материальное и техническое инженерное обеспечение.

Десанты высаживать всегда трудно, но высаживать в местах,

где противник их ожидает, особенно сложно. А противник понимал, что, не имея большого количества крупных десантных средств, мы будем наносить удар через сравнительно узкий Керченский пролив.

Я вспоминаю, как уже после того, как наши войска с потерями занимали и расширяли эльтигенский плацдарм, мы задавались вопросом, не лучше ли было выбрать другое место для высадки? И приходили к выводу, что другого выхода у нас не было.

Дело не только в недостатке высадочных средств. Главное, что здесь нам можно было действеннее поддержать десант огнем артиллерии с нашего берега.

И вот мы и фашисты стояли лицом к лицу, разделенные узким Керченским проливом. Они, конечно, догадывались, что мы готовим удар, а у нас не было возможности скрыть свои приготовления: слишком близко мы находились от противника. Несмотря на превосходство Черноморского флота на море, здесь, в узком и мелководном Керченском проливе, мы оказались в весьма затруднительном положении. Крупные корабли в проливе плавать не могли из-за минной опасности и угрозы с воздуха. Немцы же к этому времени сосредоточили в районе Керчи несколько десятков быстроходных десантных барж (БДБ). Я уже говорил, что эти небольшие суда, специально построенные для действий в узкостях, были хорошо бронированы и имели сравнительно сильную артиллерию. Наши катера были слабее их в вооружении, и нам приходилось считаться с этим. Не случайно командующий флотом вице-адмирал Л. А. Владимирский в пылу полемики однажды официально донес в Ставку и мне, что ему приходится в Керченском проливе «драться телегами против танков». Но с БДБ мы справились бы, бросив на охранение десантов кроме торпедных и сторожевых катеров авиацию, а где позволяла обстановка – и эсминцы.

Основная трудность была с высадочными средствами. В качестве их нам пришлось привлекать часто совсем не приспособленные для таких операций гражданские суда, вплоть до шлюпок. И это в штормовую погоду!

Моряки в короткий срок собрали и подготовили целую армаду небольших судов, катеров, шлюпок. На моряков же ложилась задача подвести эти суденышки к берегу, высадиться с первым броском десанта и смелым ударом захватить плацдарм, принять на себя самые сильные контратаки противника.

Конечно, не одним морякам предстояло драться за кромку берега. Командование фронта, в свою очередь, тщательно отбирало людей, способных вынести тяжесть первого броска.

Керченско-Эльтигенскую операцию по плану разделили на четыре этапа: первый, подготовительный, – сосредоточение в определенных местах войск, кораблей и высадочных средств, завершение строительства пристаней и причалов, пристрелка целей; второй – посадка войск и переход их морем; третий – высадка десанта; четвертый – бои за плацдарм. Высадку десанта предполагали произвести в ночь на 28 октября. Но неожиданно резко ухудшилась погода, и десантирование перенесли на 1 ноября 1943 года. Но и на этот раз одновременная высадка десантов не получилась: снова помешало сильное волнение. Переброска десанта севернее Керчи была отменена, и корабли вернулись в базу.

Высадка в Эльтигене удалась, хотя и с большими трудностями. В Тамани и у озера Соленое с наступлением темноты 31 октября началась посадка 1-го, 2-го, 5-го, 6-го и 7-го отрядов и погрузка техники. В это время высадочные средства 3-го и 4-го десантных отрядов пока еще были в пути из Анапы в Кротово. Погрузка сильно затянулась и была закончена только в 23 часа 50 минут. Еще хуже обстояли дела в 3-м и 4-м отрядах, задержавшихся на переходе из-за плохой погоды. Всего было принято 5752 солдата и офицера передового отряда 18-й армии, оружие, боеприпасы. Передовым отрядом шел 386-й отдельный батальон морской пехоты под командованием капитана Н. А. Белякова.

Как много зависело от первого броска, понимали все. Не случайно на причале Кротово десантников провожали командующий 18-й армией генерал-лейтенант К. Н. Леселидзе и начальник политотдела армии полковник Л. И. Брежнев. Они сумели найти слова, которые зажгли людей, наполнили их решимостью. Солдаты и матросы с воодушевлением отправились в тяжелый и опасный путь. Люди действовали дерзко и решительно. Мы гордимся тем, что из 58 участников десанта, удостоенных звания Героя Советского Союза, 13 морских пехотинцев. Этого высокого звания был удостоен также 21 катерник.

Десантные отряды, состоявшие из катеров и других малых судов, включая даже гребные шлюпки, насчитывали в общей сложности 162 единицы. Отрядами командовали капитаны 3 ранга Д. А. Глухов, А. А. Жидко, Н. И. Сипягин, капитан-лейтенанты М. Г. Бондаренко и Г. И. Гнатенко.

Десантные отряды на переходе и в момент высадки прикрывал отряд из 12 торпедных катеров под командованием капитана 1 ранга А. М. Филиппова.

Поскольку высадка войск 56-й армии в ту ночь не состоялась,

противник с наступлением рассвета все свои резервы бросил против эльтигенского десанта. На десантников устремились вражеские пехота и танки. Благодаря поддержке артиллерии и авиации наш десант отбил атаки, хотя и пришлось сузить захваченный плацдарм до 1,5–2 километров в глубину и 4–5 километров по фронту. Дальнейший ход борьбы зависел от быстроты наращивания сил.

1 ноября с наступлением темноты началась высадка последующих эшелонов. Она проходила с немалыми потерями, но все же за ночь высадилось 2370 человек. А всего на плацдарме к исходу 3 ноября сражалось 9418 человек.

2 ноября враг предпринял до 20 контратак, но ничего не добился. В следующую ночь на плацдарм прибыло новое пополнение. Противник все усиливал нажим, блокировал десант с моря. А тут еще шторм. Доставлять необходимые грузы на плацдарм стало совершенно невозможно. Черноморцы пытались прорвать блокаду. Флотская авиация наносила массированные бомбоштурмовые удары по вражеским кораблям. Наша артиллерия обрушила огонь по порту Камыш-Бурун, где базировались немецкие БДБ и катера. В результате часть блокадных сил была уничтожена. Но окончательно снять вражескую блокаду все же не удалось. Каждый рейс наших кораблей к Эльтигену был связан с огромными трудностями.

В ночь на 3 ноября наши войска высадились в районе Глейки, Жуковка, Опасная. Часть своих сил противнику пришлось перебросить сюда. Это немного облегчило положение эльтигенского десанта. Но как только фашистам удалось приостановить наступление наших войск восточное Керчи, контратаки против эльтигенцев возобновились с особой силой. До 1 декабря десант под командованием Героя Советского Союза В. Ф. Гладкова успешно отражал атаки и удерживался на занятых рубежах. Но, подтянув к Эльтигену 6-ю кавалерийскую румынскую дивизию и сводный немецкий полк, враг ценой больших потерь прорвал оборону десанта. У наших бойцов иссякали боеприпасы.

К этому времени эльтигенцы выполнили свою основную задачу обеспечения высадки войск 56-й армии на главном направлении. Командующий операцией приказал десанту эвакуироваться с плацдарма. Кораблям не удалось подойти к пунктам высадки. Тогда десант прорвал вражеский заслон и направился на соединение с главными силами по суше. 7 декабря он вошел в Керчь.

Появление советских войск в Керчи ошеломило гитлеровцев. Опомнившись, они повели наступление на гору Митридат, где

закрепились десантники. Нашим бойцам пришлось отойти в порт и занять оборону у причалов.

В Керченско-Эльтигенской операции важную задачу выполняла Азовская флотилия, которая высаживала войска 56-й армии. В первый бросок шли моряки и отборные части армии. Им предстояло с боями занять сначала кромку береговой черты, чтобы обеспечить высадку и продвижение вперед более крупных подразделений.

Люди, которые перевозили десанты в штормовую погоду и под огнем неприятеля, проявили себя настоящими героями.

В 14 часов 2 ноября в Темрюке была закончена посадка 1-го гвардейского полка 2-й гвардейской Таманской дивизии и 369-го батальона морской пехоты. Пять отрядов состояли из малых кораблей: катерных тральщиков, малых охотников, сейнеров. На сторожевом катере «МО-0712» находились командование и штаб высадки первого десанта: капитан 3 ранга П. И. Державин, начальник штаба капитан-лейтенант Н. А. Шатаев и заместитель командира по политической части Е. С. Пинский. Свежий северо-восточный ветер затруднял построение и движение катеров. А идти нужно было узким фарватером в минных полях, малейшее отклонение грозило гибелью.

Отряды десантных кораблей следовали за четырьмя штурмовыми группами бронекатеров. В 21 час 45 минут они прибыли на линию старта. К этому времени была готова к действию и авиация, предназначенная для обеспечения высадки.

Немного позднее к линии тактического развертывания подошло 28 кораблей с десантом. Остальные еще находились в пути, когда заговорила наша артиллерия. 420 орудий, 2 полка гвардейских минометов 56-й армии и авиация 4-й воздушной армии начали обработку районов высадки.

Среди героев этих боев мне хотелось бы назвать лейтенанта В. Н. Денисова, младшего лейтенанта Н. П. Кириллова, капитан-лейтенанта В. И. Лаческого, старшего лейтенанта К. И. Воробьева. Героизм был настолько массовым, что невозможно перечислить всех отличившихся.

Переправа на Керченский полуостров всего десанта 56-й армии закончилась только к 20 ноября. В тот же день согласно директиве Ставки ВГК Северо-Кавказский фронт был реорганизован в Отдельную Приморскую армию.

Наращивание сил на керченском плацдарме происходило в исключительно сложной обстановке. Причалы и пути через пролив находились под неослабевающими ударами противника. Нам постоянно мешала погода: стояла глубокая осень и пролив мог вот-вот замерзнуть. К тому же у нас не было достаточно

плавсредств для перевозки танков, артиллерии, автомашин. И все же под руководством командующего флотилией С. Г. Горшкова к 4 декабря на Еникальский полуостров было перевезено 8 эшелонов войск. Всего Азовская военная флотилия переправила 75 040 человек, 2712 лошадей, больше 450 орудий разного калибра вплоть до 152-миллиметровых гаубиц, 187 минометов, 764 автомашины (из них 58 с установками РС), 128 танков, 7180 тонн боеприпасов, 2770 тонн продовольствия и большое количество других грузов.

Трудностей было не перечесть, особенно когда на малых кораблях приходилось перевозить тяжелую технику. Но моряки находили выход из любого положения. Многое сделали инженерные части армии, которые совместно с моряками иногда, казалось, чудом грузили и выгружали тяжелые орудия и танки. Противник всеми силами старался сорвать наши перевозки, но ничего не смог сделать. Вновь организованная Приморская армия приводила себя в порядок и готовилась к наступлению.

Командующий армией решил подбросить подкрепление эльтигенскому десанту, сражавшемуся в Керчи. Преодолев ожесточенное сопротивление врага, моряки доставили туда 83-ю бригаду морской пехоты. Свежее подкрепление усилило десант. Но враг подтянул сюда большие силы, самоходную артиллерию, захватил господствующие высоты. Тогда командующий Отдельной Приморской армией приказал эвакуировать десант. Несмотря на ураганный огонь врага, основные силы десанта были переправлены в Тамань.

На этом Керченско-Эльтигенская операция была закончена. Войска Отдельной Приморской армии перешли к обороне, чтобы подготовиться к решительному наступлению.

Каков же итог этой очень трудной операции? Десанты нанесли противнику большой урон. В боях с 31 октября по 11 декабря 1943 года гитлеровцы потеряли тысячи солдат, более 100 самолетов, до 50 танков, до 45 различных батарей. Войска Отдельной Приморской армии, захватив Еникальский полуостров, оттянули на себя с перекопского направления значительные силы крымской группировки врага. Тем самым они облегчили наступление войскам 4-го Украинского фронта со стороны Перекопа. Изолированные на Крымском полуострове фашисты оказались под ударами одновременно с двух направлений – с севера и востока.

Керченско-Эльтигенская операция была одной из крупнейших по размаху: она осуществлялась войсками целого фронта с участием Черноморского флота и Азовской военной флотилии. Она еще раз показала, как важно в подобных случаях четкое

взаимодействие армии и флота. Несмотря на некоторые недочеты в организации взаимодействия, усилия всех родов войск направлялись к одной цели, и это обеспечило успех.

Конечно, не все шло, как хотелось бы. Случались и разногласия между сухопутным и флотским командованием. «Раздоры», как называет их С. М. Штеменко в своих воспоминаниях, возникали, на мой взгляд, потому, что общевойсковые командиры подчас недооценивали трудности, связанные с высадкой крупного десанта на не приспособленных для этого судах, и упрекали моряков, будто они смотрели на высадку десанта как на второстепенную задачу.

На самом же деле, могу заверить, моряки делали все зависящее от них, чтобы с наименьшими потерями доставить подразделения десанта и все необходимое для успешных действий войск на плацдармах. Нужно помнить, что у флота было много и других задач на необъятном морском театре, задачи эти ставились Верховным Главнокомандованием и подлежали неуклонному решению. Некоторые товарищи порой забывали об этом. И не раз бывало, когда флот оперативно подчинялся фронту (а иногда и армии), а границы прав оперативного начальника не были точно обусловлены, от флота требовали сосредоточения всех сил и средств для действия только в интересах сухопутных войск. Тем временем нарком ВМФ и Главный морской штаб, выполняя директивы Ставки, требовали от моряков решения и других задач. Командование флота оказывалось в затруднительном положении. Но на этот раз мы добивались от командования флота сосредоточения всех усилий на помощи Северо-Кавказскому фронту. Для обеспечения десанта выделялись все наличные высадочные средства и лучшие люди для первого броска. И если не всегда и не все у нас получалось гладко, это не вина моряков. Слишком много было трудностей, которые приходилось преодолевать всем участникам этой большой и сложной операции.

В Керченско-Эльтигенской операции снова ярко проявился героизм наших воинов-армейцев, моряков, авиаторов, артиллеристов. Сухопутное командование высоко оценило мужество и отвагу личного состава кораблей и морской пехоты.

А флоту повезло в том отношении, что в его ряды всегда отбирались лучшие по грамотности и поведению молодые призывники. Это было фундаментом для будущего их воспитания и обучения. Корабль и море еще больше закаляли и сплачивали людей, сказывалось и то, что на флоте служили пять лет – дольше, чем в остальных войсках. Немудрено, что люди здесь оказывались более подготовленными. Заслуга в том и флотских

офицеров – превосходных моряков и умелых воспитателей, поборников строгого уставного порядка.

Когда началась война и почти полумиллиону моряков пришлось воевать на сухопутье, они и там оказались в числе лучших – по отваге, выносливости, сплоченности. И нередко моряки в пехотных частях становились костяком, к которому тянулись, с кого брали пример менее опытные солдаты.

Ну а в таких операциях, как десантные, моряки по долгу службы оказывались в первых бросках: кому, как не им, было идти впереди и вести за собой бойцов, впервые столкнувшихся с морской стихией и с яростным боем за кромку берега…

Упорные бои за Керчь продолжались много дней. Официально считается, что Керченско-Эльтигенская десантная операция завершилась 11 ноября 1943 года. Как отмечалось. Ставка сочла нужным переформировать Северо-Кавказский фронт в Отдельную Приморскую армию, которая теперь сражалась в Крыму. Но высадка ее частей закончилась лишь 20 ноября, да и после этого продолжалась перевозка войск под вражескими ударами и шла напряженная борьба за плацдарм.

При освобождении Керчи наши люди проявили величайшее мужество. Поэтому заслуженно Керчи ныне присвоено почетное звание «Город-герой».

Враг отброшен от Ленинграда

С началом войны работа в управлениях наркомата и в Главном морском штабе шла круглые сутки. Люди посменно отдыхали по нескольку часов в день. Такой распорядок был установлен Сталиным для всего центрального аппарата. В любой момент мог раздаться звонок, вызывающий в Ставку или Генштаб.

Если на флотах было более-менее спокойно, начальник Главного морского штаба адмирал И. С. Исаков, а в его отсутствие контр-адмирал В. А. Алафузов докладывали мне обстановку два раза в сутки. В жаркие моменты эти доклады делались чаще, а подчас я сам не выдерживал, шел к офицерам оперативного управления и по карте следил за развитием событий.

Так было и когда наши войска готовились к снятию блокады Ленинграда. На флот тогда ложились две основные задачи: обеспечить перевозку войск на ораниенбаумский плацдарм и подготовить мощный огневой удар всеми силами береговой и корабельной артиллерии по вражеским укреплениям в полосе наступления наших войск.

И та и другая задачи были непростыми. Крупные перевозки надо было совершить зимой, когда Финский залив скован льдом, совершить скрытно от противника. Так же скрытно следовало сосредоточить на позициях, подчас на новых, большое количество артиллерии, в том числе стационарной (пушки морского образца, если они не устанавливались на железнодорожные платформы, требовали сооружения мощного и весьма сложного фундамента).

По замыслу Ставки в операции по освобождению Ленинградской области и Новгорода должны были участвовать войска Ленинградского (командующий генерал армии Л. А. Говоров) и Волховского (командующий генерал армии К. А. Мерецков) фронтов во взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом (командующий адмирал В. Ф. Трибуц) и при содействии сил 2-го Прибалтийского фронта (командующий генерал армии М. М. Попов), дальней авиации и партизанских соединений.

К тому моменту почти все побережье Финского залива оставалось еще в руках врага. Балтийский флот базировался в основном в Ленинграде и Кронштадте. Как и в прошлые военные месяцы, он мог использовать на коммуникациях гитлеровцев лишь подводные лодки и самолеты. В трудных условиях наш флот продолжал топить фашистские транспорты, нарушать вражеские морские сообщения.

В операции по полному освобождению Ленинградской

области Балтийский флот должен был помочь в переброске 2-й ударной армии из Ленинграда через Лисий Нос на ораниенбаумский плацдарм. Этот плацдарм, удерживаемый советскими войсками с начала войны, Ставка считала наиболее удобным для нанесения одного из основных ударов по противнику: отсюда тот меньше всего ожидал нападения. На плацдарм легче было подбрасывать и подкрепления в ходе наступления. Командование фронта и флота самым детальным образом обсудило вопрос, где и как лучше использовать флот, по каким целям в первую очередь должны наносить удары артиллерия и авиация балтийцев.

Передислокация войск проводилась в очень сложной обстановке. Нельзя забывать, что Ленинград был только что деблокирован, но еще оставался, по сути дела, осажденным городом. Финский залив находился во вражеских руках. Гитлеровцы не пожалели сил, чтобы укрепить свой берег. Батареи его были нацелены на Кронштадт, ими был пристрелян каждый метр поверхности Финского залива. Мы знали, что фашисты будут удерживать свои позиции с яростью обреченных, ибо, покинув их, зимой они вряд ли смогут быстро укрепиться на новых рубежах.

Переброска частей 2-й ударной армии генерала И. И. Федюнинского на ораниенбаумский плацдарм вылилась в подлинно героическую эпопею. Осуществляли ее силы Ленинградской военно-морской базы (ею командовал контр-адмирал И. Д. Кулешов) и Кронштадтского морского оборонительного района (КМОР) под командованием контр-адмирала Г. И. Левченко. 5 ноября мы получили первые сведения о начале перевозок. Они были очень скупыми. Но, читая сводку, я отчетливо представлял себе картину происходящего. Кромешная тьма. Мороз. Ветер. Под непрестанным артиллерийским обстрелом войска сосредоточивались в Лисьем Носу под Ленинградом. Здесь они грузились на суда.

На первом этапе – с 5 по 20 ноября 1943 года – в перевозках участвовали 2 сетевых заградителя, 2 самоходные десантные баржи, 6 тральщиков, 18 барж и буксирные пароходы. Конвоирование возлагалось на капитана 1 ранга Ф. Л. Юрковского, командиров дивизионов тральщиков капитанов 3 ранга В. П. Визирова и М. А. Опарина. Погрузочными работами в гавани Лисий Нос руководили капитаны 2 ранга П. В. Щавцов и Ф. Ф. Тыршклевич, выгрузкой в Ораниенбауме – капитан 2 ранга Н. А. Крат и майор А. Бриль. Были созданы специальные выгрузочные команды из моряков…

На этом этапе совершено 93 рейса.

С 23 декабря 1943 года по 21 января 1944 года осуществлялся второй этап перевозок. Для этого были выделены 2 сетевых заградителя, 4 самоходные баржи, 11 несамоходных барж, 21 тральщик, 4 ледокольных буксира, 9 буксирных пароходов, транспорт и сторожевой корабль. Шли они, преодолевая тяжелые льды. И опять двигались только ночью. Все это время часть артиллерии флота и 3-го Ленинградского контрбатарейного корпуса находилась в постоянной боевой готовности, держа на прицеле каждую немецкую батарею, которая могла вести огонь по заливу.

Геройски действовали все – и моряки, и пехотинцы, и речники, и портовые рабочие. В Ленинграде вообще стерлись границы между фронтом и тылом. В защите и освобождении города Ленина участвовали все без исключения, и военные и гражданские. Всего было перевезено на плацдарм свыше 50 тысяч человек, 211 танков и 670 орудий.

Значительную помощь нашим войскам оказали авиация КБФ (командующий генерал-лейтенант авиации М. И. Самохин) и береговая оборона (командующий генерал-майор И. В. Малаховский). В полосе наступления 2-й ударной армии из 197 орудий крупного калибра 84 были орудиями морской артиллерии. Они многое сделали, особенно на первом этапе наступления, взламывая долговременные прочные оборонительные сооружения противника, простреливая всю главную полосу его обороны и частично вторую. 52 бомбардировщика (в том числе 22 торпедоносца), 71 штурмовик, 175 истребителей, 21 разведчик и корректировщик – вот ударные силы, действовавшие в воздухе. Располагаясь на прибрежных и островных аэродромах, флотская авиация была ближе к полю боя, к тому же, действуя со стороны Финского залива, ей было легче преодолевать систему ПВО противника. Флотская авиация наносила удары по объектам противника от Волосово и Луги до Таллина и Риги.

Войска 2-й ударной армии после мощной артиллерийской подготовки утром 14 января двинулись вперед. Их атаки постоянно поддерживались артиллерийским огнем и авиацией флота. Прорвав укрепленную полосу противника, наши войска уверенно продвигались в направлении на Ропшу. 15 января перешла в наступление и 42-я армия. После освобождения Красного Села она тоже взяла направление на Ропшу. Одновременно войска Волховского фронта, прорвав оборону противника, вели наступление в районе Новгорода. 19 января была освобождена Ропша. Остатки петергофско-стрельнинской группировки противника оказались в кольце.

В период с 14 по 30 января войска Ленинградского и Волховского фронтов при активном участии флота полностью разблокировали Ленинград и нанесли серьезное поражение 18-й армии противника. На этом этапе существенную помощь оказала войскам морская артиллерия. Она провела 1113 стрельб, выпустив 24 293 снаряда. Удары в основном наносились по батареям противника. Почему были выбраны именно эти цели? Надо было завоевать огневое господство и подавить какие-либо попытки противника обстреливать Ленинград и боевые порядки наших войск. Эта задача была выполнена. По тактическим соображениям в операции под Ленинградом большая роль отводилась именно артиллерии. Завоевав превосходство на поле сражения, «бог войны» повлиял на решение всех остальных задач.

Авиация флота действовала совместно с 13-й воздушной армией Ленинградского фронта. Морские летчики только на первом этапе операции произвели около 1100 вылетов. Наиболее интенсивно действовала штурмовая авиация, нанося удары по боевым порядкам петергофско-стрельнинской группировки врага.

Всем было нелегко на фронте. Но, пожалуй, в те дни труднее всего было летчикам. Низкая облачность и плохая видимость необычайно усложняли их работу. Пришлось отказаться от массированных штурмовых налетов. Штурмовики вылетали небольшими группами и действовали на очень малых высотах.

Взаимодействие войсковой и морской артиллерии способствовало прорыву обороны противника на всю тактическую глубину. При этом войсковая артиллерия поражала передний край вражеской обороны, а морская артиллерия и артиллерия РГК – более удаленные объекты. Взаимодействие фронтовой и флотской авиации также помогало наземным войскам решать тактические задачи.

К концу операции на моем столе лежало множество наградных листов. Я был рад, что среди представленных к наградам немало людей, уже прославившихся подвигами при обороне наших баз и во время прорыва блокады. Были здесь и товарищи, которых я хорошо знал, с которыми довелось учиться, служить, а потом встречаться в годы войны. Это капитаны 1 ранга А. Г. Ванифатьев, П. А. Петрищев, С. Д. Солоухин (мы с ним вместе были в Испании), капитаны 2 ранга Г. С. Абашвили, Е. П. Збрицкий, В. Р. Новак, подполковник Б. М. Гранин, капитаны 3 ранга Д. Л. Кутай и Г. Н. Моторов, майор С. Ф. Крайнев, капитан Л. Н. Ваганов…

На втором этапе наступления, с 31 января по 15 февраля, противник был отброшен за пределы досягаемости корабельной и стационарной артиллерии. Войскам Ленинградского фронта

теперь оказывала помощь в основном авиация флота.

С выходом наших войск на рубеж реки Нарва Военный совет флота принял меры к восстановлению довоенной аэродромной сети и развертыванию частей ПВО и береговой обороны. Однако ледостав на море и разрушение железнодорожных путей противником при отступлении задержали эти работы. К моменту боев за Нарвский укрепленный рубеж мы смогли перебросить ближе к фронту лишь часть флотской авиации и отдельные батареи береговой обороны, а также перебазировать три канонерские лодки и небольшое число тральщиков и катеров.

Ко мне зачастил начальник инженерно-строительного управления П. И. Судьбин. Совсем еще недавно случалось, что инженерно-строительные части, до войны занимавшиеся строительством новых баз и других важнейших объектов, наспех формировали боевые батальоны и вместе с пехотой отбивали натиск врага. Теперь они снова приступали к своим основным задачам: по мере освобождения побережья восстанавливали разрушенные причалы, возводили на новых позициях береговые батареи, сооружали аэродромы. Судьбин, озабоченный, подчас взвинченный, требовал людей, материалы, без конца спорил с начальниками других управлений, а в глазах светилась радость. Привыкший всю жизнь строить, он вновь чувствовал себя в своей родной стихии, и приходилось даже сдерживать его пыл, напоминать, что, прежде чем строить, надо подальше отогнать врага.

Во время войны у нас появились новые правительственные награды. Весной 1942 года Указами Президиума Верховного Совета были учреждены ордена Отечественной войны I и II степени, Суворова, Кутузова и Александра Невского, а в октябре 1943 года, в дни боев за освобождение Украины, – орден Богдана Хмельницкого.

Вполне естественное желание иметь «свои» ордена появилось и у моряков. Еще в середине 1943 года на докладе у И. В. Сталина я завел разговор о целесообразности учреждения таких наград. Отказа не последовало, но и особой поддержки я тогда не получил. Однако от мысли своей мы не отказались. Я поручил подработать этот вопрос начальнику одного из наших управлений капитану 1 ранга Б. М. Хомичу. Это был энергичный, отлично знающий свое дело офицер. Бориса Михайловича я впервые встретил в 1925 году, когда он по комсомольскому набору пришел в военно-морское училище, где учился и я. В годы войны он ведал организационно-мобилизационными вопросами, а также проблемами изменения формы одежды, военно-морских флагов и знаков различия.

Готовя предложение в правительство, мы заспорили, было, кого ставить выше – Ушакова или Нахимова? Этот вопрос отнюдь не риторический. Когда я убеждал, что предпочтение следует отдать Ф. Ф. Ушакову, я ссылался, что на его счету много знаменательных побед и ни одного поражения, ему русский флот обязан возрождением своего могущества и славы, наконец, Ушаков являлся выдающимся новатором в военно-морском искусстве. Я вовсе не собирался противопоставлять воинскую доблесть двух прославленных флотоводцев, вписавших яркие страницы в историю отечественного флота. Но кое-кто попытался меня обвинить в непочтительном отношении к исторической науке. Дело в том, что историки очень редко упоминали Ушакова. О Нахимове написано было куда больше. Объяснялось это тем, что воинская доблесть Нахимова связана с более близким для нас временем – Крымской войной в середине прошлого века. А адмирал Ушаков сражения выигрывал в конце XVIII века. В те времена – да и после тоже! – монарший двор и сановная знать до подобострастия преклонялись перед всем иностранным, кумиром для них был английский адмирал Нельсон, а на заслуги своего соотечественника они смотрели с пренебрежением. Так и оказался Ф. Ф. Ушаков в тени. Между тем его блистательные победы поражали мир. Самая выдающаяся из них – в сражении у мыса Калиакрия 31 июля 1791 года, когда был наголову разбит турецкий флот. Эта победа закрепила престиж России как великого государства и утвердила ее интересы на Черном и Средиземном морях. Ушакова звали «морским Суворовым». И действительно, эти два великих человека – полководец и флотоводец – вместе прославляли Отчизну: Суворов на суше, Ушаков на море. Именно при Ушакове Россия построила свой флот на Черном море, надежные военно-морские крепости в Крыму, в Днепровском, Бугском и Днестровском лиманах.

Своих я кое-как убедил, но представили мы наш проект в правительство, там тоже возникли сомнения: «Почему Ушаков выше?». Была создана специальная комиссия. Мне не раз пришлось беседовать с ее председателем Александром Сергеевичем Щербаковым, вначале он тоже колебался. Наконец согласился с нами, после чего и вся комиссия поддержала нас. Наш проект был вынесен на обсуждение Государственного Комитета Обороны. Приняли. 3 марта 1944 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении орденов Ушакова и Нахимова I и II степени и медалей Ушакова и Нахимова.

Перед этим я побывал у И. В. Сталина, чтобы согласовать проекты статутов и рисунков новых наград. В кабинете у него в

тот момент никого не было. Сталин разложил листы ватмана на длинном столе поверх карты, над которой до этого работал. Внимательно рассмотрев, он одобрил эскизы ордена Ушакова и медалей, а рисунки ордена Нахимова обеих степеней отложил в сторону и молча направился к своему письменному столу. «В чем дело?» – встревожился я. Открыв средний ящик, Сталин извлек орден Победы. Сверкнули бриллианты и алые грани рубинов.

– А что, если и орден Нахимова украсить рубинами? – спросил Сталин. – Разумеется, настоящими. По-моему, очень к месту будут.

Возражать не было оснований. Так орден Нахимова I и II степени получился, по-моему, самым красивым, но дороговатым.

Стоило в газетах появиться Указу, нас засыпали письмами. Так как широким кругам народа Нахимов был известен больше, чем Ушаков, то многие высказывали недоумение: почему более высокой наградой стал орден Ушакова, а не Нахимова?

– Что будем делать, комиссар? – спрашиваю своего заместителя И. В. Рогова.

– Попробуем разъяснить через газеты и радио. А вообще-то фильм бы хороший сделать…

Во время войны нам было не до фильмов, но сразу же после победы мы подняли этот вопрос, нас поддержали.

Поговорил я с адмиралом И. С. Исаковым. Он загорелся и с присущей ему энергией взялся за дело. Известный драматург А. Штейн написал отличный сценарий. Богатая событиями жизнь великого флотоводца дала ему интереснейший материал. Вначале Александр Штейн боялся, что без любовной интриги фильм не получится. И в один из первых вариантов сценария вплеталась такая сюжетная линия. Якобы Федор Ушаков, еще командуя яхтой Екатерины II, встретился с одной из фрейлин императрицы и полюбил ее. Однако их пути разошлись. Ушаков уехал на Черное море, весь отдался службе, а белокурая фрейлина быстро его позабыла и вышла замуж за одного из царедворцев. Много лет спустя, когда императрица соизволила совершить путешествие в Севастополь, в ее свите снова была фрейлина со своим мужем. Здесь она и встретилась опять с Ушаковым. Грустно улыбаясь, фрейлина кивнула на своих отпрысков: «А ведь и у нас с вами могли быть такие дети». Ушаков задумчиво посмотрел на нее, а потом с гордостью показал на корабли в севастопольской бухте: «Вот мои дети».

От этой фабулы пришлось отказаться: материал и так не укладывался в две серии фильма. К тому же она несколько уводила от исторических фактов. Наконец сценарий утвержден. Назначен талантливый режиссер-постановщик – Михаил Ромм. И.

С. Исаков стал консультантом картины. Но кто исполнит роль Ушакова? От решения этого вопроса тоже зависела судьба фильма. Начались пробы артистов. Теперь уже не припомню всех претендентов. Главными были трое: Б. Бабочкин, И. Переверзев и Н. Симонов. Но Симонов почему-то не подходил. Оставалось сделать выбор между Бабочкиным и Переверзевым.

Мы все хорошо помним Бориса Бабочкина в роли Чапаева. Величайшая удача артиста! Но именно это обстоятельство и вызвало у меня сомнение, хотя за кандидатуру Бабочкина горячо ратовал тогдашний председатель Комитета по кинематографии И. Г. Большаков.

– Бабочкин талантлив, спору нет, – убеждал я Большакова, – чрезвычайно талантлив. Но как бы он ни вжился в образ Ушакова, в сознании зрителей он остался Чапаевым. И вряд ли Бабочкину-Ушакову удастся превзойти Бабочкина-Чапаева.

Спорили долго, но в конце концов остановились на Иване Переверзеве. Я его мало знал, но почему-то доверял его таланту, был убежден, что он лучше других вылепит образ Ушакова. Мне кажется, я не ошибся. По признанию зрителей, картина получилась удачной. Выдающийся русский адмирал предстал в ней во всем своем величии и в то же время во всей своей человечности. К тому же картина правдиво воспроизводила важнейшие вехи истории русского флота.

Когда фильм был полностью готов, мы с адмиралом И. С. Исаковым еще раз просмотрели его и дали «добро». Но кто-то в Народном комиссариате иностранных дел высказал опасение, как бы не ухудшились наши взаимоотношения с Англией, ведь в картине показана двуличная политика правящих кругов Великобритании тех времен. Несколько недель фильм без движения пролежал на складе. И вот в День Воздушного Флота, когда мы с балкона здания в Тушино наблюдали парад, меня подозвал И. В. Сталин. Он сказал коротко:

– «Ушакова» можно показывать.

Значит, он уже просмотрел картину и одобрил ее. Так фильм «Адмирал Ушаков» получил путевку в жизнь.

Поток писем на тему «Почему Ушаков, а не Нахимов?» сразу прекратился. Уже по одному этому можно судить: фильм удался, получился ярким и убедительным.

Но вернемся к орденам и медалям Ушакова и Нахимова. Ими было награждено много черноморцев, балтийцев, североморцев и тихоокеанцев, а также моряков морских, озерных и речных флотилий.

Всего за годы Великой Отечественной войны флотоводческими орденами было награждено: орденом Ушакова I

степени – 25 человек (36 награждений), орденом Нахимова I степени – 75 человек (80 награждений), орденом Ушакова II степени – 182 человека (194 награждения), орденом Нахимова II степени – 458 человек (460 награждений).

Орденов Ушакова и Нахимова удостаивались также части и соединения ВМФ. Так, за заслуги в боевых действиях на море были награждены: орденом Ушакова I степени – 10, орденом Нахимова I степени – 10, орденом Ушакова II степени – 5 частей и соединений и орденом Нахимова II степени – одна часть и одно соединение. Среди первых соединений, удостоенных ордена Ушакова I степени, были Краснознаменная бригада подводных лодок Северного флота и 9-я штурмовая Ропшинская Краснознаменная авиационная дивизия;

51-й минно-торпедный авиационный Таллинский Краснознаменный, орденов Ушакова и Нахимова полк удостоен морских наград дважды.

За умелое руководство флотами, флотилиями и их соединениями и штабами орденов Ушакова и Нахимова были удостоены адмиралы и генералы Н. Е. Басистый, Л. А. Владимирский, Л. М. Галлер, А. Г. Головко, С. Г. Горшков, И. Д. Елисеев, В. В. Ермаченков, И. С. Исаков, Г. И. Левченко, Ф. С. Октябрьский, Ю. Ф. Ралль, М. И. Самохин, В. Ф. Трибуц, Г. Н. Холостяков и др. Некоторые из них награждены флотоводческими орденами дважды.

Состоялось более 14 тысяч награждений медалями Ушакова и более 12 800 – медалями Нахимова.

Бывая на флотах, я видел, с какой гордостью люди носят эти награды. Не раз доводилось слышать от офицеров, что матросские медали Ушакова и Нахимова они воспринимают как знак высокого отличия, свидетельство личного мужества офицера, его непосредственного участия в боях вместе с подчиненными. Особенно ценили эти медали морские пехотинцы и бойцы батарей береговой обороны. Я не раз спрашивал их, почему они хотели бы заслужить именно эти награды. Ответ был один: награждение медалями Ушакова и Нахимова наглядно подтверждает причастность к Военно-Морскому Флоту. А моряки всегда очень гордились этим независимо от того, где им приходилось воевать – на корабле или на суше.

Не случайно матросы, сошедшие на берег, под солдатской гимнастеркой носили полосатую флотскую тельняшку, а идя в атаку, надевали любовно сохраненную матросскую бескозырку…

Северный Флот пополняется

В конце июля 1943 года Италия капитулировала. Меня вызвали в Ставку и потребовали сведения о составе итальянского флота, который теперь переходил к союзникам в качестве военного трофея. Ответить было нелегко. О довоенном флоте Италии мы располагали довольно исчерпывающими данными, но какие из этих кораблей сохранились ко дню капитуляции? Главному морскому штабу пришлось провести немалую работу, пока удалось заполучить хотя бы приблизительные сведения.

На конференции министров иностранных дел СССР, США и Англии в Москве, когда принималась Декларация об Италии, советская делегация подняла вопрос о разделе итальянского флота между союзниками. Мы уже знали, что этот флот к тому времени насчитывал более 100 боевых кораблей. Наша делегация предложила выделить из этого числа линкор, крейсер, 8 эскадренных миноносцев и 4 подводные лодки. По боевой мощи это и составляло примерно треть трофейного флота.

Министры иностранных дел США Хэлл и Англии Иден обещали немедленно передать наши предложения своим правительствам. Однако решение вопроса союзники затянули. Между тем шла война, корабли нам очень пригодились бы. На конференции в Тегеране в декабре 1943 года наша делегация снова напомнила об итальянских кораблях, добавив при этом, что если по каким-либо соображениям их сейчас нельзя передать в собственность Советскому Союзу, то мы согласны принять их во временное пользование с тем, чтобы после войны вернуть в распоряжение Объединенных наций.

Рузвельт и Черчилль согласились.

– Можем ли мы, следовательно, получить эти корабли к концу января будущего года? – спросил Сталин.

Главы правительств США и Англии снова ответили согласием.

Однако дело продвигалось черепашьим шагом. Наконец Рузвельт и Черчилль сообщили: согласны передать во временное пользование линкор и легкий крейсер. Мы напомнили о миноносцах и подводных лодках. Снова молчат союзники. И только 7 февраля 1944 года они ответили, что нам будут переданы еще 8 миноносцев и 4 подводные лодки.

И тут оказалось, что напрасно мы с таким тщанием раздобывали сведения об уцелевших итальянских кораблях. Союзники заявили, что сейчас делить итальянский флот неудобно, дескать, этим можем настроить против себя

итальянцев, поэтому взамен трофейных кораблей союзники временно выделяют свои: англичане – старый линкор «Ройяль Соверин», столь же потрепанные эскадренные миноносцы «Сеинт Эльбанс», «Британ», «Ричмонд», «Челси», «Лемингтон», «Ротсбург», «Джорджтаун» и «Линкольн», а также 4 подводные лодки типа «Урсула». Американцы выделяли тоже далеко не новый крейсер «Милуоки».

Я доложил в Ставке, что корабли нам передают старые…

– Рассчитывать на передачу нам более современных судов не стоит, – ответил Сталин. – Скажите лучше, где вы думаете их использовать.

– На Северном флоте. Там они еще смогут принести пользу. Пригодятся для эскортирования конвоев, противолодочной борьбы и охраны побережья.

– Хорошо. Перегоняйте их туда.

Возник вопрос, кому поручить приемку и доставку кораблей. Это должен быть человек надежный, знающий, способный возглавить сложную работу в иностранных портах, а затем осуществить небезопасный переход из Англии в Мурманск: война была в разгаре, нападения фашистов на наши корабли продолжались.

Выбор пал на вице-адмирала Г. И. Левченко. Знал я его давно. Он юнгой начинал службу на Балтике, а когда в 1926 году наш курс кончал военно-морское училище, Гордей Иванович был старшим артиллеристом на линкоре «Парижская коммуна» («Севастополь») и уже пользовался заслуженным авторитетом на флоте.

Потом он некоторое время командовал Балтийским флотом. Когда я был весной 1939 года переведен на службу в Москву, я предложил кандидатуру Г. И. Левченко на должность заместителя наркома Военно-Морского Флота. Предложение было принято. Г. И. Левченко была поручена ответственная работа: руководить инженерным и строительным управлениями ВМФ в период развернутого строительства на всех флотах. Он часто бывал на флотах и стройках и немало сделал для повышения боеспособности Военно-Морских Сил.

Когда началась война и шла напряженная борьба за Одессу, Севастополь и Николаев, Г. И. Левченко был командирован мною туда и оказал немалую помощь защитникам этих городов.

В конце октября 1941 года, когда усложнилась обстановка на Перекопе, Ставка поручила вице-адмиралу Левченко командовать «всеми силами Крыма». Бои там завершились неудачно. Наказали за это, конечно, Левченко, понизили в звании до капитана 1 ранга и перевели на Балтику. По моему ходатайству вскоре его

восстановили в звании.

Когда я предложил Г. И. Левченко на должность командира отряда трофейных кораблей, Сталин спросил: достаточно ли продумано это предложение? В конце концов утвердил его.

Глава английской военно-морской миссии адмирал Дж. Майлс при встречах высказывал сомнение:

– Разве смогут ваши моряки в такой короткий срок освоить незнакомые им крупные корабли, тем более привести их в Мурманск!

Но мы упорно делали свое дело. Местом формирования команд был выбран Архангельск. Ответственность за всю операцию была возложена на меня. Поэтому мне дважды пришлось выезжать на Север, чтобы лично проверять, как идут дела.

Я снова оказался в городе своего детства – в Архангельске. Удивился, как мало изменился он внешне: те же деревянные тротуары и двухэтажные дома. Когда-то горько шутили по этому поводу: доска, треска и тоска. Перед войной начали было перестройку города. Пришлось отложить. Это сейчас Архангельск не узнать – высятся современные дома, на широких заасфальтированных улицах изумительная чистота.

Команды формировались вдумчиво и быстро. А работа эта была немалая. Ведь надо было набрать добрых три тысячи моряков! Чтобы облегчить и ускорить дело, в команду, которая должна была принимать иностранный линкор, выделялись люди с наших линейных кораблей, принимать эсминцы выделялись моряки с эсминцев, команды подводных лодок, естественно, набирались из подводников.

Командир отряда вице-адмирал Г. И. Левченко, начальник штаба отряда контр-адмирал В. А. Фокин, начальник политотдела капитан 1 ранга Н. П. Зарембо приложили немало усилий, чтобы в самые сжатые сроки выполнить задание правительства. Хорошо потрудились командир линейного корабля контр-адмирал В. И. Иванов, командир крейсера капитан 1 ранга А. И. Зубков и командиры других кораблей.

28 апреля 1944 года с очередным конвоем отправились на запад. Я специально еще раз прилетел в Архангельск, чтобы проводить их в путь.

30 апреля в районе острова Медвежий конвой атаковали немецкие подводные лодки. Транспорт, на котором находилась команда одного из эсминцев, был потоплен. К счастью, личный состав удалось спасти.

7 мая конвой достиг места назначения. Советские команды немедленно отправились в английские порты, где предстояло

принимать корабли.

Тщательно разработанный еще на Родине план приемки кораблей был согласован с английским военно-морским командованием, и работа закипела. Наши надежды на опыт, дисциплину, изобретательность наших людей оправдались. Советские моряки, несмотря на незнание английского языка, быстро освоили иностранную технику. Англичане смотрели как на чудо, что линкор, самый крупный корабль, насыщенный сложнейшими механизмами, наши моряки приняли за 20 дней.

«Русские прислали не матросов, а переодетых инженеров!» – писали английские газеты.

Наши матросы, читая эти строки, только посмеивались.

Советским морякам оказывали всемерную помощь английские друзья. Британские моряки заразились энтузиазмом наших матросов и тоже были готовы сутками не уходить с кораблей.

Как всегда, больше всего пришлось поработать людям электромеханических подразделений, или, как говорят на флоте, боевых частей пять. Они отвечают за главные и вспомогательные механизмы и живучесть корабля.

Современные корабли – это сложнейшие инженерные сооружения. Они несут на себе мощное оружие. Но чтобы использовать это оружие, корабль должен иметь ход и держаться на плаву, даже если получит боевое повреждение. Сколько раз было в войну: корабль весь изранен, еле держится на поверхности, но побеждает и возвращается в базу. Это всегда была заслуга прежде всего моряков боевой части пять. Поэтому и при приемке иностранных кораблей Левченко и Фокин больше всего внимания уделяли работе моряков электромеханических подразделений.

Церемония передачи линкора состоялась 30 мая 1944 года. В 11 часов 15 минут на его мачте взвился советский Военно-морской флаг. С этого момента корабль стал называться «Архангельск». Перед моряками выступил советский посол в Англии Ф. Т. Гусев. Церемония передачи прошла в теплой обстановке. Много добрых слов высказали представители английского флота.

В тот же день советский флаг подняли подводные лодки. Все они получили индекс «веди» – «В-1», «В-2», «В-3», «В-4».

Передача эсминцев несколько задержалась из-за их ремонта.

Наступил период последних тренировок перед ответственным переходом. В. А. Фокин потом вспоминал, что линкор за это время провел свыше 150 разнообразных стрельб и только 7 из них были признаны неудовлетворительными. Механизмы были

освоены полностью, и «Архангельск» свободно развивал самую полную скорость, что всегда считалось для такого огромного корабля делом сложным.

Наконец наступил день прощания с Англией. Командование отряда изучило оперативную обстановку. В Альтен-фьорде стоял немецкий линкор «Тирпиц». Более 10 эсминцев противника находились в готовности в северных базах Норвегии. На пути следования отряда враг мог выставить до 50 подводных лодок.

О секретности перехода думать не приходилось: столь крупный отряд боевых кораблей – слишком приметное явление. Поэтому вице-адмирал Г. И. Левченко готовился к худшему: если потребуется, принять бой. В это время из Исландии следовал к нам очередной конвой. Решили переданные нам корабли включить в его эскорт.

И вот линкор «Архангельск», отдав морские почести стоявшим на рейде в Скапа-Флоу английским кораблям, вечером 17 августа в сопровождении крейсера и эсминцев направился в открытое море.

Ставка каждодневно интересовалась переходом кораблей. Приходилось докладывать все подробности. Вышли корабли в шторм – сила ветра достигала 9 баллов. А чуть волна убавилась, начали атаковать немецкие подводные лодки. Фокин сообщал, что эсминец под командой капитана 3 ранга Л. Г. Андреева атаковал и, возможно, потопил две вражеские лодки.

Авиация Северного флота постоянно вела наблюдение и доносила об обстановке в районе следования кораблей.

24 августа корабли, пройдя 1880 миль, вошли в Кольский залив и встали на якоря. Вся операция, таким образом, заняла около 4 месяцев. Все наши моряки, от адмирала до рядового матроса, показали высокое мастерство, выдержку, преданность делу.

Только здесь, в советском порту, бывший американский крейсер «Милуоки» получил новое имя – «Мурманск».

И все-таки один корабль мы потеряли – подводную лодку «В-1». Вели ее замечательные люди во главе с прославленным североморским подводником И. И. Фисановичем. Причины гибели лодки до сих пор неизвестны.

Полученные «во временное пользование» английские и американские корабли, отлично освоенные нашими командами, исправно несли службу до конца войны.

Когда 10 февраля 1947 года был подписан мирный договор с Италией, эти корабли были возвращены Англии и США, а 33 итальянских корабля были переданы Черноморскому флоту. Я довольно подробно рассказал эту историю потому, что она

хорошо отложилась в памяти. Кроме того, ее не раз напоминали мне в беседах английский адмирал флота Э. Канингхэм и американский адмирал флота Э. Кинг в Потсдаме. Они хотели, знать мнение советских моряков об их кораблях. Я не имел основания возводить хулу на корабли, к которым мы уже привыкли, поэтому давал им высокую оценку и от лица наших моряков благодарил союзников за помощь.

По ленд-лизу получили мы небольшие американские корабли. Переговоры об их передаче происходили в Москве. Американский представитель генерал Дин выдвинул условие: корабли мы должны принимать в США и своими силами доставлять в свои порты. Мотивировал он это тем, что американцы на таких малых кораблях далеко от берега не ходят, а если появляется необходимость путешествия через океан, эти корабли грузят на палубу транспортов.

Получение кораблей и организация перехода возлагались на советского военно-морского представителя в США контр-адмирала М. И. Акулина. Он попытался грузить их на транспорты, но столкнулся с такими трудностями, что впору было вообще от кораблей отказываться. Оставалось одно – перегонять их своим ходом. Это 6 тысяч миль по океану, да еще осенью, в пору штормов!

Тогдашний начальник Главного морского штаба вице-адмирал Г. А. Степанов, собрав своих работников, приказал думать. Обдумали проблему со всех сторон. Выводы неутешительные: шансов, что корабли дойдут, мало. Но рисковать надо. Я долго не решался подписывать приказ. Еще раз взвесил все «за» и «против». И все-таки подписал – в расчете на героизм и мастерство наших моряков.

Первая группа состояла из 12 кораблей типа «СЧ» – «сабмарин чейсерс», то есть охотники за подводными лодками (у нас их стали называть большими охотниками – «БО», хотя они имели водоизмещение всего сто пятьдесят тонн). Вооружение их состояло из крупнокалиберных пулеметов, бомбометов и необходимых для охоты за подводными лодками средств гидролокации и гидроакустики. К охотникам присоединилось 12 тральщиков типа «АМ».

Под руководством контр-адмирала М. И. Акулина наши специалисты принимали корабли на месте их постройки, откуда американские моряки перегоняли их в порт, где уже ожидали советские команды. Когда акты о приемке были подписаны, на кораблях был поднят советский Военно-морской флаг. С этого момента за корабли полностью отвечали советские моряки. Вскоре охотники и тральщики вышли в океан. Участник перехода

Б. В. Никитин вспоминает: «Переход занял более 20 ходовых суток. Экипажи кораблей почти не отлучались от боевых постов. На пути из Исландии в Мурманск корабли с далеко не полностью укомплектованными командами включались в боевую работу – они следовали в составе сил охранения конвоев. Едва успев прибыть в Ваенгу, корабли ввиду недостатка противолодочных средств немедленно начинали нести боевую службу, занимаясь поиском и уничтожением вражеских подводных лодок».

Точно таким же путем позже прибыли на Северный флот еще 34 охотника и 24 тральщика. Провели их командиры дивизионов Б. В. Никитин, И. Н. Грицук, А. Г. Егоров.

Беспримерные переходы небольших кораблей, конечно, были сопряжены с риском, требовали огромного напряжения от моряков. Передо мной несколько донесений.

Б. В. Никитин писал мне об учебе советских моряков при подготовке к походу: «Среди наших моряков не оказалось радиометристов, пришлось радиолокацию осваивать радистам. Наши гидроакустики, знакомые только с шумопеленгаторами, впервые столкнулись с гидролокаторами. Пришлось в кратчайшие сроки изучить эти сложнейшие устройства. Никогда не видели раньше автоматических пушек “эрликон” наши артиллеристы. Тренировались день и ночь. А на учебных стрельбах при первом же заходе самолета разорвали в клочья буксируемый им рукав. То же самое произошло и при втором заходе. Американцы взмолились: не стреляйте по рукаву, чтобы сменить его, надо сажать самолет, а это связано с потерей времени».

А вот что донес командир 1-го дивизиона БО капитан 3 ранга И. Н. Грицук: «Вышли из Сен-Джонса 5 августа 1944 года в составе 6 единиц второго отряда. Командир отряда – И. И. Юшин, штурман – старший лейтенант Воронин. Сплошь туман. От Гренландии тянутся плавучие льдины, которые почти не фиксируются радиолокаторами. Большая зыбь. Несмотря на туман, благополучно вышли в точку встречи с канадским корветом, который должен был пополнить нам запасы топлива. Командиру предложили швартоваться к борту корвета. Но на крупной волне это было опасно. Предложил принимать топливо, становясь корвету на буксир. Шланг прикреплялся к буксирному концу. Приняли топливо без происшествий. Расставшись с канадцами, взяли курс на Англию. Засвежело до 7 баллов. Волны достигают мостика, но корабли хорошо держатся в строю. 11 августа вышли на кромку минного поля в обозначенной точке. Через минное поле с Лондондерри отряд сопровождал встретивший нас английский корвет. В Лондондерри соединились с прибывшим туда ранее 1-м отрядом (командир Константинов) и

теперь уже в составе дивизиона перешли самостоятельно в Лох-Ю, где формировался конвой в Мурманск. С этим конвоем 25 августа 1944 года прибыли в Мурманск и вступили в состав ОВРа Северного флота».

А вот еще один эпизод. 18 октября 1944 года к отплытию в Советский Союз готовился последний отряд БО под командованием командира 3-го дивизиона А. Г. Егорова. Два корабля этого отряда находились в базе Кий-Вест и три – в базе Майами. Ночью от Кубы на Флориду стал двигаться ураган. Скорость ветра достигала 40 метров в секунду. Он срывал с домов крыши, рвал телефонные и электрические провода, вырывал с корнями деревья, гнал на берег огромные волны. Вода подступала к набережным, заливала улицы и бульвары. В гавани вода поднялась выше настила пирсов. Всю ночь напролет наши моряки боролись со стихией и отстояли свои корабли. Между тем в этих же базах пострадали многие суда, даже более крупные. Некоторые из них выбросило на берег. А наши корабли, едва только ураган пролетел, вышли в море и через три недели достигли родных берегов.

Когда мы на моем видавшем виды «Дугласе» подлетали к Ваенге, первое, что бросилось в глаза, – обилие крупных кораблей на рейде. Линкор, крейсер, эсминцы! Целая эскадра. Летчик хитро прищурился и сказал:

– Моряки наши тоже «харрикейны» получили.

Я догадался, на что он намекает. Североморские летчики в начале войны обзавелись некоторым количеством английских истребителей типа «харрикейн». Самолеты оказались неважными, ни в какое сравнение не шли с нашими «Лавочкиными», но в руках наших летчиков и они воевали неплохо. А сейчас вот и на воде иностранная техника появилась.

Головко был рад:

– Теперь мы окончательно в люди вышли. Имеем эскадру, как и все флоты!

На Севере все еще было прохладно, временами даже налетали снежные заряды, но лето вступало в свои права, над морем круглые сутки светило солнце. Приходилось думать о всемерном усилении охраны конвоев, и новые корабли были более чем кстати. Для прикрытия конвоев флот теперь мог выделять каждый раз до 40 боевых кораблей и до 2 авиационных дивизий.

Свершился перелом в войне не только на суше, но и на море: конвои в пути теряли меньше транспортов, а места выгрузки надежно прикрывались нашей истребительной авиацией и зенитными средствами.

Легче вздохнули и гарнизоны полуостровов Рыбачий и Средний. Этот уголок Заполярья, блокированный с суши, с моря и воздуха, стойко защищали воины армии и флота в условиях полярных ночей, среди гранитного безлюдья, где воздух зимой обжигает морозом и птицы замерзают на лету.

Мне попалась книга воспоминаний непосредственных участников защиты полуостровов Рыбачий и Средний, изданная Мурманским книжным издательством. Она называется «1200 дней и ночей Рыбачьего». Жаль, что книга вышла небольшим тиражом и многие читатели не смогут познакомиться с ней. Вообще о героях, защищавших этот уголок нашей советской земли, сказано до обидного мало. А ведь они держались за каждый камень, отбиваясь от противника, превосходившего их в силах. И удержали этот важный плацдарм, так пригодившийся нам и в дни обороны, и в дни наступления.

Эскадра возвращается в Севастополь

Весна 1944 года знаменовалась возросшими темпами наступления на всех фронтах. Это, конечно, сказалось и на активизации деятельности флотов, взаимодействующих с фронтами. Изменился характер морских операций, их целью стало участие в освобождении побережья и приморских городов. Ставка теперь уделяла флоту еще больше внимания. Верховное Главнокомандование в директивах фронтам четко определяло роль флотов.

– Наступило время для более активного действия флотов в море, – сказал мне Сталин.

Разговор этот происходил, когда вплотную встал вопрос об освобождении Крыма.

Крым, расположенный в самом центре Черного моря, имел большое стратегическое значение. Не случайно так держались за него гитлеровцы.

После захвата плацдарма на Керченском полуострове Генеральный штаб приступил к разработке операции по освобождению Крыма одновременно войсками 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии.

Начальник Генштаба А. М. Василевский в общих чертах информировал меня о предстоящей операции и предложил обдумать задачи моряков. Главный морской штаб разработал наши предложения. Коротко они сводились к тому, что Черноморский флот будет оказывать фронтам посильную помощь с моря; в период решительного наступления моряки блокируют с моря Севастополь и другие крымские порты, парализуют коммуникации противника.

Замысел операции заключался в одновременном наступлении на Симферополь и Севастополь со стороны Перекопа и с Керченского полуострова. Черноморский флот и Азовская флотилия должны были содействовать наступлению Отдельной Приморской армии на первом этапе борьбы и всему фронту – на последнем.

В преддверии Крымской операции, как известно, была освобождена Одесса – один из важнейших черноморских портов. В этих боях участвовала лишь часть сил Черноморского флота, но в результате их действий противник понес значительные потери на море. По данным, подтвержденным документами – и нашими, и немецкими, в северо-западной части Черного моря были потоплены 6 транспортных судов и повреждены эсминец и катер.

Обороне Одессы немецко-фашистское командование

придавало большое значение. Потеря Одессы и всего северо-западного побережья Черного моря неизбежно привела бы к изоляции с суши крымской группировки. Кроме того, это означало бы перенесение военных действий на территорию Румынии, поставило под угрозу румынские порты, что повлекло бы за собой окончательный срыв снабжения крымской группировки. Оказался бы под ударом и нефтяной район Плоешти. Словом, со всех точек зрения Одесса была для гитлеровского командования важным стратегическим плацдармом, утрата которого неизбежно ускорила бы сдачу Крыма.

Чтобы усилить помощь сухопутным войскам, сражающимся на Черноморском побережье, командование Черноморского флота предложило перебазировать в район Каркинитского залива части морской авиации и торпедных катеров. Предложение было одобрено. Вскоре на очищенной от врага Кинбурнской косе в Скадовске основалась заново сформированная Очаковская военно-морская база. В ее распоряжение передавалось несколько береговых батарей, выделялась часть штурмовой авиации. В начале марта в Скадовск была перебазирована 2-я Новороссийская бригада торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга В. Т. Проценко. Погода не благоприятствовала переходу. И все же катера за 20 часов прошли почти 500 миль. Несколько позже туда же направилась вторая группа катеров. Катерники начали активные боевые действия в районах Одессы и Очакова, а позже в районах Ак-Мечети и Евпатории, а также у побережья Румынии.

1-я бригада торпедных катеров (14–16 единиц) в то же самое время перешла в маневренную базу, развернутую в Анапе. Отсюда катера выходили на вражеские коммуникации вдоль южного берега Крыма.

Активизировала свои действия и бригада подводных лодок, располагавшаяся в Поти, Очамчире и Туапсе.

Операция по освобождению Одессы войсками 3-го Украинского фронта под командованием генерала армии Р. Я. Малиновского заняла менее трех недель – с 26 марта по 14 апреля 1944 года. В это время Черноморский флот вел интенсивные действия на морских коммуникациях, срывая вражеские перевозки, флотская авиация бомбила румынские порты Констанцу и Сулину, уничтожала вражеские транспорты и боевые корабли.

Одесская операция началась с того, что в Николаеве высадился небольшой десант, вызвавший панику в тылу врага. В десант входили 55 моряков из батальона морской пехоты под

командованием майора Ф. Е. Котанова и 12 армейцев. На 7 гребных рыбачьих ботах они ночью вышли из села Октябрьского. Командовал десантом старший лейтенант К. Ф. Ольшанский. Пройдя 15 километров по Южному Бугу против сильного течения и ветра, смельчаки достигли окраины Николаева и на рассвете 26 марта скрытно высадились в районе элеватора. Немцы обнаружили десант только в 8 часов утра, а в 10 часов начали атаковать его. Против 67 наших бойцов фашисты бросили в бой 3 батальона пехоты, 4 танка, 4 орудия, 2 шестиствольных миномета, несколько огнеметов. Чего только не предпринимал враг, чтобы одолеть горстку героев! Фашисты забрасывали их ядовитыми дымовыми шашками. В течение двух суток десантники отбили 18 ожесточенных атак, уничтожили около 700 фашистских солдат, 2 танка и все 4 орудия. Под конец из наших бойцов в живых остались только 12 человек. Но каждый из них – израненный, обожженный – дрался за десятерых, пока не подошли наши войска. Правительство высоко оценило подвиг десантников – все 67 человек получили звание Героя Советского Союза.

28 марта части 3-го Украинского фронта, в составе которых действовал батальон морской пехоты майора Ф. Е. Котанова, прорвали оборону противника и заняли Николаев. За освобождение этого города батальон Котанова и одно из гвардейских соединений морской авиации заслужили благодарность Верховного Главнокомандующего и наименование Николаевских. В Николаеве сооружен памятник десантникам К. Ф. Ольшанского. Бывая в Николаеве, я всегда видел у подножия памятника свежие цветы, жители города свято чтут память героев.

Батальон Ф. Е. Котанова был хорошо известен всем черноморцам. Чуть позже мы встретились с ним в Констанце. Требовалось выполнить одно ответственное задание, и я предложил это дело майору Котанову.

– На моих ребят смело можете положиться, – с достоинством и гордостью ответил майор.

После освобождения Николаева войска 3-го Украинского фронта форсировали Южный Буг и завязали бои на подступах к Очакову. Здесь тоже отличились морские пехотинцы. 31 марта они на шлюпках и десантных ботах вышли с Кинбурнской косы и высадились у Очаковского маяка. Шума они подняли много, немцы бросили к маяку крупные силы, а в это время наши войска начали штурм города. 31 марта Очаков был освобожден. Десанты в Николаеве и Очакове были небольшими, но действовали решительно, отважно и умело.

Утром 10 апреля войска 3-го Украинского фронта ударами с

востока, севера и запада освободили Одессу. Им салютовала Москва 24 артиллерийскими залпами из 324 орудий. Воинские почести освободителям Одессы оказала и эскадра Черноморского флота.

11 апреля Ставка утвердила директиву, в которой ставилась задача освобождения Крыма. Я приведу дословно только ту ее часть, которая касается непосредственно флота:

«Народному Комиссару Военно-Морского Флота адмиралу тов. Кузнецову Командующему Черноморским флотом вице-адмиралу тов. Октябрьскому копия: Командующему 3-м Украинским фронтом Командующему ОПАрм тов. Александрову

Ставка Верховного Главнокомандования Черноморскому флоту на 1944 год ставит задачи:

1) Систематически нарушать коммуникации противника в Черном море, а в ближайший период нарушение коммуникации с Крымом считать главной задачей. Для действия на коммуникациях использовать подводные лодки, бомбардировочную и минно-торпедную авиацию, а на ближних коммуникациях – бомбардировочно-штурмовую авиацию и торпедные катера.

2) Быть готовым к высадке в тыл противника тактических десантов силой батальон – стрелковый полк.

3) Охранять побережье и приморские фланги армии, содействовать фланговым частям армий при их продвижении огнем береговой и корабельной артиллерии мелких кораблей.

4) Повседневно расширять и закреплять операционную зону флота в Черном море путем уничтожения минных полей, открытия и поддержания своих фарватеров и маневренных районов, безопасных от мин.

5) Обеспечить свои коммуникации от воздействия противника, в частности организовав надежную противолодочную оборону.

6) Путем систематического траления в первую очередь создать возможность плавания по фарватерам с дальнейшим переходом к сплошному тралению загражденных минами районов.

7) Крупные надводные корабли тщательно готовить к морским операциям, которые будут при изменении обстановки указаны Ставкой.

8) Быть готовым к перебазированию флота в Севастополь и к организации обороны Крыма.

9) Быть готовым к формированию и перебазированию Дунайской военной флотилии.

Ставка Верховного Главнокомандования

И. Сталин (Антонов)».

В основу этой директивы легли предложения, разработанные Главным морским штабом. Я был приглашен в Ставку, когда директива рассматривалась Верховным Главнокомандующим. Помнится, она не вызвала сомнений, но попутно зашел разговор об использовании крупных кораблей. И. В. Сталин дал прямое указание не рисковать ими. Именно в это время Верховный подробно расспрашивал меня о корабельном составе флотов. Чувствовалось, что он все ближе к сердцу принимал флотские дела.

Из 650 боевых самолетов морской авиации для участия в Крымской операции было выделено свыше 400. Они производили минные постановки у Севастополя и в Сулинском канале, наносили удары по транспортам противника в море, а также в портах – в Севастополе, Феодосии, Киик-Атламе, Судаке, бомбили скопления войск в районах Армянска, Ишуни, Керчи.

Для ударов по вражеским судам использовались все типы самолетов. Причем широко применялся новый, так называемый топ-мачтовый способ бомбометания. Он характеризовался большой точностью и был особенно опасен для конвоев, шедших, как правило, с небольшой скоростью. Результативность топмачтового бомбометания оказалась примерно в 5 раз выше обычного. Фашисты стали нести большие потери. Это заставило их усилить прикрытие конвоев с воздуха. Жаркие бои завязывались над морем, и от их исхода часто зависела судьба транспортов. В этих воздушных схватках противник потерял более 80 самолетов, А на дне морском оказались 68 судов, среди них 42 транспорта, десантные баржи, буксиры, тральщики. Много фашистских судов получили повреждения.

Морским летчикам, особо отличившимся в боях за освобождение Крыма, было присвоено звание Героя Советского Союза. В числе их гвардии майоры В. А. Дегтярев, И. И. Ильин, майоры В. А. Лобозов, А. И. Фокин, капитаны В. П. Рукавицын, А. Д. Рыхлов. В. А. Скугарь, старший лейтенант Н. И. Николаев.

Важные задачи были поставлены перед бригадой подводных лодок. «Во взаимодействии с авиацией уничтожать транспорты и плавсредства противника на его коммуникациях в северо-западной части Черного моря», – гласил приказ наркома ВМФ.

Экипажи подводных лодок получали от воздушной разведки сведения о движении судов противника. В соответствии с этими данными заранее обусловливались позиции, где маневрировали лодки.

Враг применял всевозможные средства противолодочной обороны. На Черном море только за время Крымской операции фашисты сбросили на наши подводные лодки более 1500 глубинных бомб. Не обходилось без потерь среди подводников. И все же наши подводные лодки постоянно выходили к берегам Румынии и Болгарии. Я уже не говорю о побережье Крымского полуострова, где они действовали наиболее активно. Особо отличились экипаж подводной лодки «А-5» под командованием капитан-лейтенанта В. И. Матвеева, потопивший транспорт «Дуростор» и шхуну «Сейферд», и экипаж «Щ-201» под командованием капитана 3 ранга П. И. Парамошкина, только за один выход потопивший транспорт «Гейзерикс», тральщик и повредивший десантную баржу.

Активно действовали торпедные катера. Обычно они выходили в море ночью. Во-первых, в темноте меньше опасности со стороны вражеской авиации, а во-вторых, ночью легче устраивать засады и ловушки для судов противника. Катерам часто помогали самолеты-разведчики.

Несколько катеров были вооружены реактивными установками. Знаменитые «катюши» и на море показали себя мощным оружием. Между прочим, реактивные снаряды на флоте появились еще до войны. Помню, они испытывались под руководством А. Н. Туполева, создателя первых торпедных катеров. Конечно же, установки были мало похожи на грозные «катюши». Но факт остается фактом: первые эрэсы стояли на катерах. В годы войны «катюши» нашли широкое применение на флотах: сначала на бронекатерах, а позднее и на торпедных катерах. Энтузиастом этого дела, как уже говорилось, был флотский артиллерист Г. В. Терновский, Герой Советского Союза.

За время Крымской операции торпедные катера потопили несколько самоходных и сухогрузных барж, повредили 3 сторожевых катера, десантную баржу и охотника за подводными лодками. За боевые успехи катерники капитан-лейтенанты С. Н. Котов, К. Г. Кочиев, А. И. Кудерский, старшие лейтенанты А. Г. Кананадзе, В. С. Пилипенко, Г. А. Рогачевский, А. Е. Черцов заслужили звание Героя Советского Союза.

Потери противника в результате действий различных сил Черноморского флота были значительными. Даже по признанию бывшего гитлеровского адмирала Ф. Руге, «при эвакуации погибло 50 судов, в том числе много небольших, частично в крепости, большая же часть в результате воздушных атак. Особенно тяжелые потери были понесены при гибели пароходов “Тотила” и “Тейя”…». Но надо сказать, что гитлеровский адмирал значительно преуменьшил свои потери на море. В действительности были уничтожены 78 боевых кораблей и транспортных судов. А гибель транспортов «Тотила» и «Тейя», на которых находилось свыше 4 тысяч гитлеровцев, была особо ощутимой.

Кульминацией борьбы на коммуникациях были дни 5-12 мая, когда разбитые немецкие части скопились в Севастополе и на Херсонесском мысу, а советские войска и флот громили их на берегу и в море.

Сражение за Крым началось утром 8 апреля наступлением войск 4-го Украинского фронта (командующий – генерал армии Ф. И. Толбухин). Два с половиной часа тысячи орудий, минометов и сотни бомбардировщиков сокрушали оборону противника на Перекопском перешейке и на южном берегу Сиваша. Вслед за артиллерией, еще продолжавшей громить первые линии вражеских траншей, на всех направлениях одновременно двинулись в атаку пехота и танки. Враг отчаянно сопротивлялся, но задержать лавину наших войск не мог. А 10 апреля отход фашистов с Перекопского перешейка превратился в беспорядочное бегство.

Не менее успешно развернулось наступление Отдельной Приморской армии (командующий – генерал армии А. И. Еременко), большую помощь которой в перевозке через Керченский пролив ее войск и вооружения оказала Азовская военная флотилия.

Наступление развивалось. 13 апреля была освобождена Евпатория, днем позже – Ак-Мечеть и Саки, а еще день спустя войска достигли внешнего обвода Севастопольского укрепленного района. На востоке соединения Отдельной Приморской армии к этому времени заняли Судак, Ускут, прижав отступавшие части фашистов к Алуште, и затем тоже вышли к внешнему обводу севастопольских укреплений.

Штурм севастопольской крепости по плану нашего командования предполагалось осуществить одновременными ударами с трех направлений: севера, востока и юго-востока. Главные удары наносились с востока (Сахарная головка – Инкерман) и юго-востока (Балаклавские высоты – Сапун-гора).

Сжать потуже кольцо блокады с моря и воздуха возлагалось на Черноморский флот.

Штурм начался утром 5 мая. До 200 орудий на каждом километре фронта и сотни самолетов взламывали оборону врага и прокладывали путь пехоте. Каждый метр пришлось брать с боем. 8 мая войска подошли к окраинам Севастополя. Установив на Северной стороне дальнобойные орудия, артиллеристы прямой наводкой топили корабли противника в бухтах. Ожесточенные схватки не ослабевали ни днем, ни ночью.

В 19 часов 9 мая 1944 года Севастополь был освобожден. Остатки вражеских войск в панике бежали к причалам бухты Казачьей и на мыс Херсонес. Но нигде им не было спасения. Наши танкисты ворвались на мыс вслед за противником. 12 мая враг сложил оружие.

При штурме Севастополя фашисты потеряли убитыми более 20 тысяч человек. Свыше 24 тысяч солдат и офицеров, в том числе 2 генерала, попали в плен. Всего же за время боев в Крыму противник потерял убитыми и плененными, не считая погибших на кораблях, 111 587 человек.

Итак, Севастополь – свою последнюю опору в Крыму – гитлеровцы смогли оборонять только 5 дней, а осаждали в 1941–1942 годах 250 дней.

Я побывал в только что освобожденном Севастополе. На всю жизнь запомнил развалины города. Каждый камень говорил об упорном сопротивлении севастопольцев в 1941–1942 годах, о вошедшей в историю героической эпопее. Еще дымились развалины последних боев и груды трофейной техники лежали на берегу, а флотские строители уже приступали к восстановлению причалов.

Командование флота торопило меня с разрешением эскадре вернуться в Севастополь. Работники же Главного морского штаба настаивали на более тщательном разминировании всех гаваней и фарватеров. А это была большая и опасная работа. Коварные электромагнитные мины подчас не поддавались тралению, и их приходилось уничтожать механическими средствами и глубинными бомбами.

Наконец пришел долгожданный день и час. Линкор «Севастополь», крейсеры, эсминцы, прибранные, чистые, заново подкрашенные, заняли свои места в строю и под флагом командующего флотом взяли курс на Севастополь. Строй кораблей растянулся на несколько миль. Учащенно бились сердца не только моряков-черноморцев, но и всех жителей города-героя при виде входившей в Северную бухту эскадры. Это было 5 ноября 1944 года около 14 часов. Над кораблями шли

истребители – на этот раз, конечно, свои. Они несли почетную вахту эскорта. Очевидно, у стоявших на палубах матросов и офицеров всплыли воспоминания, как трудно было прорываться им в эту гавань в 1941–1942 годах. 21 залпом из 100 орудий возвестила эскадра о своем возвращении в главную военно-морскую базу Черноморского флота. Незабываемые часы!

Когда в начале февраля 1945 года я снова приехал в Севастополь, то корабли уже стояли на своих штатных местах. Мне доставило немало удовольствия побывать на многих из них. И о чем бы ни заходил разговор, офицеры и матросы часто начинали его словами: «Когда мы вернулись в Севастополь…», будто именно с этого дня возобновился счет времени для всего Черноморского флота. И в этом был известный смысл. Все берега Черного моря к этому времени были уже очищены от противника. Пусть Севастополь лежал еще в развалинах, еще кое-где взрывались мины, но он снова являлся главной базой Черноморского флота.

В бухтах, на хорошо знакомых мне местах или бочках, стояли крейсеры и эсминцы.

Бывая на кораблях, я невольно вспоминал мирные дни этого города, из бухт которого мы выходили на различные большие и малые учения, не думая тогда, что Севастополю вторично придется пережить осаду и снова подниматься из пепла. Тогда, в тридцатые годы, мы осматривали памятники Севастопольской обороны прошлого века, теперь, в 1945 году, предстояло прежде всего приступить к восстановлению города и порта, а затем подумать о памятниках в честь новых героев.

Недаром геройски дрались с врагами моряки. Слава тем, кто погиб, и пусть лучшим памятником для них будет сам возрожденный Севастополь.

Обходя корабли, я жалел, что рядом со мной нет адмирала Льва Анатольевича Владимирского, много лет возглавлявшего Черноморскую эскадру. Он служил на другом флоте. Это был интереснейший человек. Я осмеливаюсь утверждать, что Лев Анатольевич за свою почти пятидесятилетнюю службу на флоте оставил за кормой больше миль, чем любой другой адмирал.

Я помню его еще курсантом военно-морского училища. Новобранцев еще не успели переодеть. Владимирский щеголял в кожаных галифе и поношенной куртке. Но он уже браво маршировал в строю. Это было в 1924 году.

В конце 1926 года, когда я прибыл на Черное море, чтобы начать службу на крейсере «Червона Украина», Л. А. Владимирский был уже старшим вахтенным начальником, и я оказался в его подчинении. Крейсер стоял еще у стенки завода, а

личный состав жил в казармах, километрах в пяти. По утрам Лев Анатольевич быстрым шагом спешил на корабль и, завидя меня, приглашал пройтись вместе. Я предлагал воспользоваться трамваем.

– Нет, нет, – возражал он. – Пешком лучше.

И он шагал в любую погоду – легко, стремительно, я еле поспевал за ним.

Эти утренние прогулки стали его привычкой даже на корабле. Шагает по палубе, разминается, а заодно зорко оглядывает все вокруг, и боцманы знали: ни одно упущение не укроется от его глаз.

Такие ежедневные прогулки, не считаясь с погодой, Владимирский совершал и в последнем своем плавании, которое продолжалось полгода.

Это был превосходный моряк. После службы на крейсере он командовал сторожевиком типа «Шторм». Небольшой и очень валкий на волне корабль требовал особого искусства от командира. Л. А. Владимирский, следуя однажды в кильватер крейсеру, в очень свежую погоду, несмотря на сильнейшую качку, отлично вел корабль и заслужил похвалу комфлота.

Когда однажды зашел с ним разговор о его дальнейшей службе. Владимирский без колебаний ответил:

– Где угодно, только на кораблях.

Великая Отечественная война застала его командующим эскадрой. Перед высадкой известного десанта у Григорьевки погиб корабль, на котором шел Владимирский. Поднятый из воды раненый командующий эскадрой дал перевязать себя и сейчас же взошел на мостик. На протяжении всей операции Владимирский оставался на посту. В госпиталь он лег, когда эскадра вернулась в базу.

Л. А. Владимирский участвовал почти во всех трудных операциях на Черном море. Когда требовалось оказать помощь осажденному Севастополю, он на линейном корабле входил в Северную бухту, чтобы бить по врагу из 12-дюймовых орудий линкора. Огромный тяжелый корабль на большой скорости входил в боновые ворота. В тесной бухте он тоже обходился без буксиров, а отстрелявшись, столь же стремительно возвращался в море. Умелый маневр спасал корабль от ударов вражеской авиации. Когда мы с Владимирским уже после войны вспоминали действия кораблей, он справедливо упрекал тех командиров, которые не использовали маневр как средство защиты от авиации.

В героической обороне Севастополя немалая заслуга Л. А. Владимирского. Участие кораблей эскадры помогло отбить все

три ожесточенных вражеских штурма. Плавать на кораблях, доставлявших все необходимое для защитников города – пополнение, боеприпасы, продовольствие, – было тяжело и опасно. Корабли подвергались атакам вражеских самолетов, иногда и гибли со всем личным составом, но эскадра продолжала выполнять свою задачу.

Какое бы дело ни поручалось Л. А. Владимирскому, я всегда был уверен, что он и его подчиненные будут действовать умело и отважно.

Служба Льва Анатольевича протекала не всегда гладко. Бывали и неудачи. Я уже писал, как стечением обстоятельств флот в 1943 году потерял три корабля, выполнявших задачу по обстрелу вражеского побережья. На Владимирского, как командующего флотом, легла определенная тень. Пришлось ему выслушать нарекания и за неполадки во время высадки десантов в районе Керчи.

Иногда освобождение высоких должностных лиц происходило по прямому указанию Ставки, или, точнее говоря, И. В. Сталина, и я не всегда знал истинные причины таких перемещений. Так, С. М. Штеменко в своей книге «Генеральный штаб в годы войны» пишет, что генерал И. Е. Петров, который «целыми днями, а порой и ночами пропадал в войсках», был освобожден, когда возглавляемая им Приморская армия была уже готова к наступлению, а причины замены «остались неизвестными». Одной из причин, по мнению Штеменко, были «раздоры с командованием флота». Никаких «раздоров», как я уже говорил, не было, но командующий флотом Л. А. Владимирский подчас с присущей ему горячностью отстаивал свое мнение.

Я случайно был в кабинете Сталина, когда он читал какое-то донесение.

– Уж слишком много они спорят, – недовольно проговорил Верховный.

– Кто? – спросил я.

– Петров и ваш Владимирский.

Вскоре я узнал, что И. Е. Петров освобожден от командования Отдельной Приморской армией. Почти в то же время без совета со мной как наркомом был освобожден и командующий флотом Л. А. Владимирский. Ни Генштаб, ни Наркомат ВМФ не вносили предложений о смене командования Приморской армии и Черноморского флота. С. М. Штеменко пишет, что для него остается неразгаданной причина снятия И. Е. Петрова, а для меня до сих пор не ясна причина освобождения от должности Л. А. Владимирского.

Вице-адмирал Л. А. Владимирский вынужден был оставить

Черное море, морской театр, который он отлично знал, и отправиться на Балтийский флот. Здесь он, командуя эскадрой, встретил День Победы. Позднее служил в Военно-морской академии, а выйдя в отставку в 1971 году, снова не усидел на берегу, отправился в океан во главе экспедиции научно-исследовательских кораблей. Последний его поход длился полгода. До самой кончины Лев Анатольевич не расставался с морем.

Владимирский был прямым и честным. Всегда открыто высказывал свои взгляды, смело брал на себя ответственность за все происходящее. Мягкий, добрый, он в то же время был неуклонно требователен. Я не раз наблюдал, как он разъясняет задачу подчиненным: старательно, настойчиво, чтобы каждый понял, что от него требуется, никогда я не слышал, чтобы он повысил голос, высказал какую-нибудь угрозу. Он всех мерил своей меркой, уверенный, что каждый отдаст делу все силы, как всегда поступал сам.

Впечатление об адмирале Л. А. Владимирском у меня осталось самое хорошее. Он всю свою жизнь без остатка отдал нашему Военно-Морскому Флоту.

Еще продолжались бои. Враг, бешено сопротивляясь, откатывался на запад. А в Севастополе, как и на всей освобожденной от фашистских захватчиков земле, уже начиналась новая жизнь. «Восстановим славный Севастополь!» – читал я на алых полотнищах, а то и прямо на закопченных стенах разрушенных зданий. Среди руин кипела работа. Прошло немного времени, и на берегу моря снова поднялся Севастополь, еще более красивый, чем прежде. Загорелся Вечный огонь на Малаховом кургане, потоки экскурсантов ныне с благоговением осматривают восстановленную знаменитую панораму Ф. А. Рубо «Оборона Севастополя» и не менее впечатляющую диораму народного художника СССР П. Г. Мальцева «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 года». Появились новые дома – дворцы из белого инкерманского камня. Город-герой на всю страну славится чистотой и порядком.

Действия союзников

Будучи на Черном море, я узнал, что 6 июня союзники высадили десант в Нормандии. Значит, все-таки открыли второй фронт. Наконец-то! Долго, очень долго выжидали они момент. Сейчас, когда наши войска изгнали врага за пределы страны и кое-где перешагнули государственную границу, союзники поняли: дальше ждать нельзя, война может и без них закончиться и все лавры победы достанутся русским.

Но все равно открытие второго фронта радовало. Товарищи принесли карту Европы, пустили в дело карандаши. Приятно было смотреть: стрелы ударов нацеливались на Берлин не только с востока, но и с запада.

Офицеры штаба флота попросили меня рассказать о действиях союзников. Я ответил, что подробностей о десантной операции в Северной Европе (союзники ее окрестили «Оверлорд») у меня пока нет, а вот о войне в Атлантике и на Тихом океане могу кое-что рассказать. Наш Главный морской штаб внимательно следит за операциями союзников, изучает их, чтобы все ценное из их опыта взять себе на вооружение.

Военные действия союзников на океанах поражали своим размахом: в них участвовали десятки авианосцев, линкоров, крейсеров, более мелкие корабли исчислялись сотнями, а самолеты – тысячами. Но, ведя бои этими огромными силами на бескрайних просторах океана, союзники очень пристально следили за сражениями на советско-германском фронте. И вести о поворотных моментах второй мировой войны те же англичане и американцы получали не с далеких островов Тихого океана, не с побережья Средиземного моря и не с атлантических коммуникаций, а с полей сражений под Москвой, Сталинградом, Курском. Весь мир понимал, что именно здесь, на советской земле, решаются судьбы всего человечества. Здесь, на советской земле, определялся в конце концов и исход битвы за Атлантику и сражений на просторах Тихого океана.

В те годы существовали три основных театра военных действий: Европейский, где главные силы сражались на советско-германском фронте; Атлантический, где шла борьба за господство в Атлантике, и, наконец. Тихоокеанский, где велась борьба между США и Японией. На первом театре шли главным образом сухопутные бои, на втором – сражения за морские коммуникации, на третьем – как чисто морские, так и смешанные сражения.

Мы внимательно следили за этими событиями, хотя и развивались они далеко от нашей страны. От исхода битвы за

Атлантику зависело снабжение Британских островов всем необходимым для продолжения войны. Сражение у атолла Мидуэй на Тихом океане решало, как далеко сможет продвинуться Япония к берегам США. От успехов или неудач наших союзников в Атлантике в некоторой степени зависели размеры их помощи нам в те годы. Битва за Атлантику в какой-то мере была и битвой за конвои, шедшие в Мурманск и Архангельск. Неожиданные успехи японцев в 1941–1942 годах не могли не беспокоить Ставку и Генеральный штаб: ведь в это время приходилось перебрасывать войска с Дальнего Востока на наши западные фронты. И хотя ход боевых действий между США и Японией на Тихом океане и оказывал известное влияние на вероятность нападения на наши рубежи Квантунской армии, однако решающим являлось положение на советско-германском фронте.

После нападения Германии на Советский Союз морские операции в Атлантике на какое-то время затихли. Главные силы авиации Геринга были заняты на Восточном фронте, а без серьезной поддержки авиации не мыслились и крупные операции на море. Наметившиеся важные коммуникации между Англией и Советским Союзом на Севере вынудили Гитлера перенацелить военно-морские силы на другое направление. Норвежские базы теперь готовились для действий надводных кораблей и подлодок в первую очередь против конвоев, следовавших в Мурманск и Архангельск. Намечалось использование надводных кораблей. Но для этого нужно было перебазировать находившиеся во французском порту Брест линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелый крейсер «Принц Ойген». Кроме действий на наших коммуникациях Гитлер в то время опасался высадки десанта союзников в Норвегии и поэтому стремился сосредоточить в этом районе свой флот.

Не исключено, что немцы знали о переписке И. В. Сталина и У. Черчилля относительно возможных совместных действий советских и английских сил в Северной Норвегии или об использовании эскадры английского флота для содействия приморскому флангу нашей армии.

11 февраля 1942 года с наступлением темноты соединение немецких кораблей вышло из Бреста, чтобы в ночное время пройти через Дуврский пролив. Несмотря на ряд признаков готовности немецких кораблей к этой операции, англичане не смогли организовать эффективное нападение на них своим флотом и авиацией. Немцы удачно проскочили под носом у превосходившего их по силам английского флота через Ла-Манш. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пострадали только у берегов

Голландии: подорвавшись на минах, оба корабля получили небольшие повреждения.

Английские газеты тех дней резко критиковали своих моряков за допущенную оплошность. Но адмиралтейство не придало прорыву немецких кораблей должного значения. Больше того, оно считало, что теперь уменьшится угроза со стороны германских надводных рейдеров для атлантических конвоев, следовавших в Англию, что немцы ограничатся использованием против конвоев подводных лодок, сравнительно немногочисленных в тот период войны.

Вскоре выяснилось, что англичане не собираются высаживаться ни в Норвегии, ни во Франции. Чтобы восстановить свой престиж и не идти вразрез с общественным мнением в стране, они совершают два так называемых рейда: в марте 1942 года в Сен-Назер и в августе того же года в Дьепп.

С военной точки зрения эти рейды были разведкой системы обороны противника на побережье Франции и, конечно, дали некоторый опыт для будущих операций. В то же время они заставили немцев принять меры по еще большему усилению противодесантной обороны побережья.

В ноябре 1942 года союзники понесли в Атлантике максимальные потери – общее водоизмещение потопленных судов превысило 80 тысяч тонн. В Касабланке в январе 1943 года состоялась конференция союзников, посвященная борьбе с немецким подводным флотом. В результате принятых мер потери стали уменьшаться, но в марте 1943 года они опять увеличились. Союзники бросили против немецких субмарин все силы, которые могли собрать. Стоит привести любопытные цифры: в марте против 100–120 фашистских подводных лодок, ежедневно действовавших в Атлантике и нападавших на конвои, вели борьбу около 3 тысяч надводных кораблей различных классов, 2700 самолетов, 17 дирижаблей, до 70 английских и американских подводных лодок. При этом почти все свое время флот и авиация союзников тратили на поиски фашистских подводных лодок. Вот, оказывается, как трудно бороться с подводным противником!

Лишь в апреле положение в Атлантике изменилось в лучшую для союзников сторону. Количество немецких потопленных лодок увеличивалось, тоннаж вновь построенных транспортов союзников стал превышать потери. Поисково-ударные группы союзников уже более надежно обеспечивали прикрытие конвоев и все чаще топили фашистские лодки. Таким образом, в морской войне в Атлантике во второй половине 1943 года произошел решительный перелом, который окончательно закрепился в 1944 году.

Чем же он вызван?

Если на совещании в ставке Гитлера 11 апреля 1943 года адмирал Дениц требовал ежемесячно строить не менее 27 подводных лодок, то уже в мае он просил увеличить это число до 40 – потери росли. Для эффективного использования подводных лодок следовало увеличить и строительство надводных кораблей, которые выводят лодки через минные поля в море и встречают их после боевых походов. Согласно справочнику Брассея, фашистская Германия предусматривала ежегодно вводить в строй 18 миноносцев, 72 торпедных катера, 74 тральщика, 72 катера-тральщика, 300 сторожевых эскортных кораблей, 35 прерывателей заграждений и около 900 различных транспортных барж.

Программа громадная. Для ее выполнения фашистам требовались и сырье, и материалы, и рабочая сила. Поражения на Восточном фронте вынудили гитлеровцев мобилизовать все свои ресурсы на борьбу с Советским Союзом. Планы строительства флота были скомканы. Силы немцев в Атлантике стали убывать катастрофически. Таково, конкретно, влияние Восточного фронта на битву за Атлантику.

Провал молниеносной войны против Советского Союза и все возраставшее сопротивление наших войск вынудили немецкое командование принять меры против союзных конвоев, шедших в советские порты. Удары по ним только авиации и подлодок не давали нужных результатов. В канун нового 1943 года адмирал Редер предпринял крупную операцию. Линейный корабль «Лютцов», тяжелый крейсер «Хиппер» и 6 эсминцев вышли из норвежских портов в море и обнаружили большой конвой, шедший в Мурманск. Казалось, успех был обеспечен. Конвой охраняли только 5 эсминцев, 2 корвета и тральщик. Однако английские конвойные корабли, умело маневрируя, не дали немцам возможности прорвать охранение и нанести удар по транспортам, пока не подоспело подкрепление – крейсеры «Шеффилд» и «Ямайка». С подходом этих крейсеров англичане вступили с противником в бой, в результате которого немцы потеряли эсминец, а крейсер «Хиппер» получил серьезные повреждения. Конвой благополучно прибыл в Мурманск. Эта неудача стоила адмиралу Редеру карьеры. Гитлер, взбешенный случившимся, приказал ему лично доложить причины поражения. Геринг, давно ненавидевший Редера, подлил масла в огонь, обещая решить все задачи борьбы с конвоями с помощью авиации. Редеру не оставалось ничего иного, как подать в отставку. Его место в начале 1943 года занял адмирал Дениц, ярый сторонник неограниченной подводной войны. Был поставлен вопрос даже об уничтожении больших кораблей, но

Дениц уговорил Гитлера не делать этого. Став главнокомандующим флотом, он тоже начал понимать, что мощь флота – это сочетание кораблей различных классов, а не только подлодки.

Я уже упоминал, как погиб в конце 1943 года немецкий линкор «Шарнхорст». Об этом эпизоде через три года после происшествия я услышал от английского адмирала Фрезера, который, будучи командующим флотом метрополии, руководил этой операцией.

О выходе немецкого рейдера адмиралтейство узнало своевременно. Для его перехвата были привлечены крупные силы: новый линкор «Дьюк оф Йорк», крейсеры «Ямайка», «Белфаст», «Шеффилд», «Норфолк» и несколько эсминцев. Утром 26 декабря радиолокаторы обнаружили «Шарнхорст». Шансы на успех у немецкого линкора были большие: он имел возможность нанести серьезный ущерб не только судам конвоя, но и их слабому охранению. Однако, опасаясь встречи с крупными силами англичан, немецкий линкор отвернул от конвоя раньше времени. Командир «Шарнхорста» капитан 1 ранга Гинце, помня строгие указания своего командования, не хотел рисковать и повел корабль прямым курсом в свою базу. Но оказалось, что именно на этом курсе ему была уготована встреча с мощным линкором «Дьюк оф Йорк» и крейсером «Ямайка» под командованием адмирала Фрезера. Стояла полярная ночь, но это не помогло «Шарнхорсту» – его обнаружили с помощью радиолокации. Немецкий линкор оказался прекрасной мишенью. Сначала из-за тяжелых повреждений он потерял скорость, а затем был потоплен торпедами английских крейсеров и эсминцев.

После гибели «Шарнхорста» у немцев остался в строю один современный линкор – «Тирпиц». Укрывшись в норвежских шхерах, он редко выходил в море, но, несмотря на это, англичане непрерывно наблюдали за ним, выжидая удобного момента. Сначала «Тирпиц» попытались уничтожить специально построенные подлодки-малютки. Им удалось заложить под киль линкора мины с часовым механизмом, однако взрыв их не привел к потоплению корабля, а лишь вывел на некоторое время из строя главные машины и рули. Затем, после длительной и специальной тренировки, линкор атаковали самолеты с авианосцев. Это было уже в марте 1944 года. Они добились 15 попаданий, причинили «Тирпицу» серьезные повреждения, но потопить его тоже не удалось. В ноябре 1944 года, когда «Тирпиц» находился в одном из фиордов близ Тромсе, его атаковали «ланкастеры». Добившись попадания нескольких шеститонных бомб, они в конце концов отправили «Тирпиц» на дно.

На этом, собственно, и закончились без особых успехов боевые действия немецкого надводного флота в Северной Атлантике в 1941–1943 годы.

Что же происходило в те годы на других морских театрах?

В 1942 году война на море, как на Западе, так и на Востоке, приобрела иной характер.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз и боевые действия Японии в бассейне Тихого океана превратили войну в поистине мировую. Огромные водные пространства стали ареной морских операций. Даже конец первой мировой войны не мог сравниться по своим масштабам и по количеству морских сил, принимавших участие в боях, с тем, что мы наблюдали уже в 1942 году. Решительным образом изменился и характер морских операций. Военные действия велись теперь одновременно на воде, под водой и в воздухе. Непременными участниками всех более или менее крупных столкновений флотов противников стали самолеты с авианосцев. Линкоры постепенно отходили на второй план, хотя еще участвовали в боевых операциях. Подводные лодки стали совершеннее, а методы их борьбы улучшились. Десантные операции с высадкой войск почти на любой берег стали возможны на всех театрах. Моря и даже океаны не являлись больше непреодолимой преградой. Современные средства перевозки войск и способность флотов подолгу оставаться в море как бы стерли границы между сушей и морем.

Итак, мировой пожар охватил все континенты и разделявшие их моря и океаны.

В Атлантике это выразилось в распространении подводной войны до берегов США. Немцы, в какой-то степени застигнутые врасплох выступлением своего союзника Японии, не сразу начали топить торговые суда у берегов Нового Света. Но пока США оправлялись от удара по Перл-Харбору и налаживали конвойную службу, Германия достигла немалых результатов в борьбе на океанских сообщениях.

Если в ходе войны иногда имели место разногласия между Англией и США, то они касались главным образом стратегических и оперативных вопросов – когда, где и как наносить удары по врагу.

Почти весь 1942 год ушел на разработку оперативных планов и подготовку к совместным операциям. После долгих обсуждений Черчиллю удалось убедить Рузвельта в необходимости высадки экспедиционных войск в Африке. Африканский вариант больше устраивал Черчилля, поскольку его можно было осуществить без риска.

Следует напомнить, что Черчилль не сходился с Рузвельтом во взглядах и по особенно злободневному для нас вопросу – об открытии второго фронта. Рузвельт считал более правильным, если американские войска будут воевать в Европе, на главном стратегическом направлении. Он поддерживал предложение генерала Маршалла – «овладеть плацдармом на побережье Франции в конце лета 1942 года» (операция «Следжхаммер»), чтобы в 1943 году предпринять основное вторжение с целью разгрома Германии. Рузвельт исходил при этом из того, что подобные действия отвечали бы общественному мнению союзных стран, которое требовало выполнения обещаний, данных Советскому Союзу. Во всяком случае, так трактуют точку зрения своего президента Ч. Нимиц и Э. Поттер, официальные историки войны на море.

Английские же начальники штабов под влиянием Черчилля согласились принять план Рузвельта только «на чрезвычайный случай», иначе говоря, тогда, когда Германия или Советский Союз окажутся на грани поражения.

Известно, что в 1915 году Черчилль, как морской министр, сам был вдохновителем и исполнителем пресловутой периферийной стратегии, предложив наступление через Дарданеллы и Галлиполи вместо непосредственной помощи Франции на ее территории. Когда захватить Дарданеллы не удалось, провал операции объяснили не порочностью стратегии Черчилля, а плохим исполнением задуманного.

Война на море в конце 1942 и в течение всего 1943 года изобиловала десантными операциями, сначала в Средиземном море, а затем и на Тихом океане.

Операция по высадке войск в Африке, известная под кодовым названием «Торч», явилась одной из крупных десантных операций США и Англии во второй мировой войне. Не вдаваясь в подробности, мне хочется напомнить лишь некоторые аспекты этой операции.

В условиях быстрого продвижения армии Роммеля на Александрию и Каир, когда 8-я армия Монтгомери едва удерживала свои позиции около Тобрука, Черчилль приложил много сил, чтобы ускорить подготовку к высадке десантов в Тунисе, Алжире, Марокко и Французской Западной Африке. После некоторых колебаний с десантной операцией в Африке согласился и Рузвельт.

Это была первая крупная совместная операция англо-американцев. Оперативные соединения, сформированные для проведения операции «Торч», и десантные войска готовились в США и Англии. Учитывая осложнения в отношениях между

англичанами и французами после обстрела Дакара и Мерс-эль Кебира и потопления французских кораблей, американские войска готовились к высадке на побережье Западной Африки, а в Алжире, Марокко и Тунисе должны были высадиться смешанные англо-американские части.

Операция проводилась в период с 8 по 11 ноября 1942 года. В ней участвовало свыше 108 тысяч человек и до 230 различных кораблей и судов.

В результате успешного проведения операции «Торч» положение в Африке изменилось в пользу союзников. В апреле 1943 года Роммель получил приказ оставить Африку, и 8-я армия Монтгомери соединилась с американскими войсками.

На ход десантной операции в Северной Африке серьезное влияние оказали успехи советских войск под Сталинградом: именно в эти месяцы Гитлер был целиком занят заботами о спасении армии Паулюса.

Разгром гитлеровцев под Сталинградом и Курском обеспечил коренной перелом в ходе войны не только на советско-германском фронте, но и на всех других театрах военных действий. Германия уже потеряла надежду на победу, хотя ее войска с остервенением обреченных продолжали оказывать сопротивление.

Япония, перешедшая к обороне еще в 1942 году, начала терпеть поражения. Инициатива в войне на Тихом океане переходила в руки американцев.

Победы советских войск на советско-германском фронте и успехи союзников в Африке позволили англо-американцам в июле 1943 года высадиться на острове Сицилия. Это способствовало достижению главной цели – высадке в Италии, что и произошло в сентябре того же года. Гитлеровцы попытались было оказать помощь уже готовой капитулировать Италии, но войска Красной Армии не дали им осуществить эти намерения.

Так закончился 1943 год на западных морских театрах.

Рассказ о военных действиях на Тихом океане мне хочется начать с напоминания о катастрофе в Перл-Харборе. Внезапность нападения на Перл-Харбор позволила японской военщине развить успех на всех других направлениях. Американцы до сих пор не могут простить себе допущенной оплошности.

После атаки Перл-Харбора японцы предприняли попытку захватить остров Гуам и атолл Уэйк. Это им удалось. Затем они двинулись в сторону Малайи, Филиппин и Голландской Индии, то есть в районы, богатые сырьевыми ресурсами, чтобы вести потом длительную и упорную борьбу против США.

Декабрь 1941 года прошел для американского флотского

командования в основном в распорядительных мерах. Только 30 декабря адмирал Кинг поставил задачи командующему Тихоокеанским флотом США адмиралу Нимицу. Общий стратегический замысел американского командования сводился к тому, чтобы удержать оборону по линии Датч-Харбор (Алеутские острова) – Мидуэй – Самоа – Новая Каледония – Порт-Морсби – Новая Гвинея.

11 или 12 декабря 1941 года ко мне заехал английский адмирал Дж. Майлс. Он был печален. Причины его состояния были уже известны мне. Японские самолеты у берегов Малайи торпедировали два крупнейших английских корабля – линкор «Принс оф Уэлс» и линейный крейсер «Рипалс». С этого и начал со мной разговор Майлс. Но главное, что беспокоило англичан, это быстрое продвижение японцев к Сингапуру – бастиону Англии на юго-востоке Азии. В феврале 1942 года Сингапур пал почти без сопротивления. Японцы закрепились на берегах Малаккского пролива. Путь в Голландскую Индию был открыт. 17 декабря 1941 года японские войска высадились на острове Борнео, предварительно нанеся поражение морским силам союзников в этом районе.

Одновременно японцы развивали наступление на Филиппины и другие острова юго-западной части Тихого океана.

В 1942 году наступление японцев было приостановлено. Американцы накапливали силы для решительных действий. Ускорили строительство авианосцев. Весной 1943 года в Перл-Харбор стали прибывать новые авианосцы типа «Эссекс» водоизмещением 27 тысяч тонн, а за ними и более легкие, быстроходные «индепенденсы». К моменту начала наступления почти все – более двадцати – заказанные авианосцы находились в строю. Одновременно с ними строились надводные корабли других классов. Всего 5-й флот, которым командовал вице-адмирал Спрюэнс, к осени 1943 года в своем составе имел 5 крупных и 6 легких авианосцев, 8 эскортных, 5 новых и 7 старых линейных кораблей, 9 тяжелых и 5 легких крейсеров, 56 эсминцев. Он получил также огромное количество вспомогательных и десантных судов.

Силы сравнялись, война приняла затяжной и весьма ожесточенный характер.

Линия обороны японцев проходила почти посередине Тихого океана. Американцы начали борьбу за захват японских опорных пунктов на атоллах и островах, видя в этом единственный способ приблизиться к жизненно важным центрам Японии.

Первые робкие попытки американцев активизировать действия своего флота на Тихоокеанском театре были

предприняты в начале 1942 года. 1 февраля они провели рейд против Маршалловых островов и островов Гилберта. 24 февраля нанесли удар по атоллу Уэйк, а 4 марта – по острову Маркус.

Конец первого периода морской войны на Тихом океане историки США относят к маю 1942 года, когда японцы захватили все намеченные ими районы.

На самом деле это не совсем так. Японская ставка 5 мая приняла решение захватить атолл Мидуэй, чтобы иметь важный стратегический плацдарм в самом центре Тихого океана.

Почти одновременно с нападением на остров Мидуэй японцы предприняли операцию, которая привела к захвату островов Алеутской гряды – Кыска и Атту. Однако главная цель этой операции – отвлечение основных сил американского флота к Алеутам – достигнута не была. Американцы легко разгадали замысел своего противника, ибо к этому времени они расшифровали японский код и свободно читали зашифрованные радиопередачи.

Американцы считали поворотным пунктом в войне на Тихом океане поражение японцев у острова Мидуэй. Поэтому следует остановиться на этом.

3 июня самолет «Каталина» обнаружил в 700 милях к юго-западу от атолла Мидуэй соединение кораблей противника. Вскоре выяснилось, что это было одно из трех японских соединений, направлявшихся к острову Мидуэй.

Получив данные разведки, американское командование развернуло свои авианосцы на северо-восток от острова Мидуэй, откуда ожидалось движение главных сил японцев.

Роль авианосцев со своей авиацией уже определилась настолько, что оба противника искали прежде всего авианосцы, с тем чтобы нанести по ним удар, полагая, что остальное приложится потом само по себе.

Командующий японским объединенным флотом адмирал Ямамото поставил своей целью взять американский флот в клещи и уничтожить его, а затем высадить десант на остров Мидуэй. Ямамото был полон надежд. Для достижения этой цели он с основными силами своего флота, в составе которого было 4 авианосца, 2 линкора и 2 тяжелых крейсера, направился к острову Мидуэй, а остальную часть сил, в том числе и 2 авианосца, послал к Алеутам.

Рано утром 4 июня адмирал Нагумо, командовавший японскими авианосцами, направил первую большую группу самолетов для атаки острова Мидуэй. Американские авианосцы в это время находились в двухстах милях от главных сил противника. Командование американских сил больше всего

интересовали японские авианосцы, на сближение с которыми оно и направило свои авианосцы «Энтерпрайз», «Хорнет» и немного позднее «Йорктаун».

После многочисленных драматических эпизодов американцы едва не выпустили из поля зрения японские корабли. Но счастливый случай помог обнаружить и удачно атаковать их. Развив успех в течение короткого времени они нанесли тяжелые повреждения трем японским авианосцам из четырех: «Акаги», «Кага» и «Сорю» один за другим погрузились в пучину океана. Вечером того же дня, 4 июня, погиб последний японский авианосец – «Хирю». Ямамото не сразу смирился с мыслью о поражении, но, узнав, что остался без авианосцев, хотя все линкоры были целы, решил отступить. История вынесла линейным кораблям окончательный приговор: пора уступить приоритет авианосцам.

Любопытно, что одновременно с донесением о гибели японских авианосцев адмирал Спрюэнс, командовавший группой американских авианосцев, спросил своего непосредственного начальника адмирала Флетчера, будут ли у него какие-либо указания относительно дальнейших действий. Флетчер, находившийся в это время на крейсере «Астория» (авианосец «Йорктаун», на котором он до этого держал флаг, был тяжело поврежден), был, видимо, доволен ходом дела. Он ответил: «Буду наблюдать за вашими действиями». Этим Флетчер давал понять, что решил не вмешиваться в действия подчиненного, ведь они и без того были правильными.

Американцы выиграли сражение за остров Мидуэй. Не вдаваясь в ошибки японцев, слишком сильно разбросавших свой флот, соединения которого не могли прийти на помощь друг другу в трудный момент, и не приписывая все случаю (а он иногда играет на войне немаловажную роль), мне хочется привлечь внимание читателей к одному положению.

Японцы, пожавшие богатые плоды в результате внезапного нападения на Перл-Харбор, рассчитывали на это и здесь. Однако американцы к тому времени успели сделать выводы из катастрофы в Перл-Харборе. Владея японским шифром и заранее зная о намерениях и действиях противника, они успели своевременно провести свои авианосцы через завесу японских подлодок, ранее развернутых к востоку от Мидуэя, правильно расположили свои более слабые силы и нанесли удар по мощному противнику.

О победе американского флота у острова Мидуэй мне с большим удовольствием рассказывал адмирал Э. Кинг на приеме в особняке английского премьера в дни Потсдамской

конференции в июле – августе 1945 года, о чем я уже упоминал. Кстати, переводчицей во время нашей беседы тогда была дочь Черчилля Мэри.

Буквально через несколько дней после этой беседы мне пришлось выехать на Дальний Восток для координации действий Тихоокеанского флота и Амурской флотилии с фронтами в войне против империалистической Японии.

Поражение японцев у Мидуэя поколебало их веру в свою непобедимость. Они перешли к обороне, а инициативу взяли в свои руки американцы. Новые бои развернулись за острова в юго-западной части Тихого океана. Ключевой позицией, за которую яростно сражались противники, явился остров Гуадалканал.

В проливе «Железное дно» (так назвали пролив из-за большого числа потопленных в нем кораблей Японии и США) разыгралось особенно много дневных и ночных боев. Во всех них участвовали авианосцы. Нередко основной целью боя являлось стремление сторон потопить друг у друга авианосцы, поскольку один этот факт уже предопределял успех. В этих боях японцы понесли большие потери: самой тяжелой для них была потеря 2500 самолетов морской авиации. Это вынудило японцев отвести свои авианосцы для принятия новых самолетов и подготовки летчиков, способных действовать на море.

Бои на море на огромном удалении от основных баз противников уже в 1942 году потребовали принять меры по увеличению автономности плавания не только отдельных кораблей, но и целых соединений. От плавучих баз для малых кораблей противники перешли к подвижным базам, с помощью которых крупные соединения кораблей могли базироваться на любую бухту и получать там все необходимое даже в перерывах между операциями.

К 1944 году стало явственно сказываться преимущество США в промышленном потенциале. В то время как японцы с трудом ремонтировали свои потрепанные в боях корабли, американский флот получал все новые боевые единицы.

Это позволило адмиралу Нимицу уже в конце 1943 года перенести свои операции в центральную часть Тихого океана. Теперь американцы имели достаточное количество авианосцев, десантных и вспомогательных судов. Высшее командование стало подумывать о наступлении на саму Японию. При этом сразу же определились две точки зрения. Генерал Макартур выдвинул свой «стратегический план разгрома Японии». Он предлагал наступать через Новую Гвинею и Филиппины, отводя доминирующую роль сухопутным силам; флот должен был играть вспомогательную роль. Адмирал Кинг упорно отстаивал другой план продвижение

через Тихий океан – от атолла к атоллу (стратегия «лягушачьих прыжков»), – в реализации которого главенствующая роль отводилась флоту. Этот план и был утвержден.

Продвижение было очень медленным. Подчас и огромное превосходство в силах не помогало американцам. Вот, например, как протекал бой за крохотный атолл Тарава – один из островов Гилберта – в ноябре 1943 года. Американцы в течение недели непрерывно бомбили атолл, затем к нему приблизились американские корабли и выпустили более 3 тысяч тонн снарядов. Казалось бы, ничто не должно было уцелеть на крошечном кусочке земли. К атоллу двинулись шесть волн десантных судов, в том числе новейшие – «аллигаторы», способные преодолевать мелководные рифы и искусственные препятствия на подходах к берегу. И вдруг десантников встретил убийственный огонь. Три дня пытались американцы пробиться к острову, потеряли более 1700 человек и потерпели полное поражение.

Последующие десанты союзников проходили не столь трагически, но не менее тяжело. Не зря сами американцы иронизировали, что они продвигаются не от атолла к атоллу, а от пальмы к пальме. Война грозила затянуться на годы и годы.

Забегая вперед, напомню, что даже в начале 1945 года на Крымской конференции американцы рассматривали победу над Японией как далекую перспективу, и потому Рузвельт все еще считал «врагом номер один» Германию, а не Японию. Сейчас об этом кое-кто на Западе забывает. А ведь на самом деле получилось так, что, несмотря на мощь американского флота и авиации, Япония держалась, стойко держалась, и не случайно на Крымской конференции Ф. Рузвельт настаивал на скорейшем вступлении Советского Союза в войну с Японией. Даже в дни Потсдамской конференции, в июле – августе 1945 года, когда мир торжествовал по поводу разгрома фашистской Германии, японцы отказались подписывать безоговорочную капитуляцию. Безнадежным свое положение они признали, только когда Вооруженные Силы Советского Союза разгромили Квантунскую армию. Сразу после этого 2 сентября Япония капитулировала.

Вернувшись с Черноморского флота в Москву – было это в середине июня 1944 года, – я потребовал от начальника Главного морского штаба самых подробных данных, которыми он располагал, об операции «Оверлорд». Мы внимательно следили за действиями союзников в Нормандии. Начальник ГМШ завел даже специальную оперативную карту и иногда даже начинал свой утренний доклад с того, какие новости поступили о продвижении союзников во Франции. Но продвижение становилось день ото дня медленнее, и скоро интерес к этой карте у нас иссяк.

А ведь сколько времени готовились к этой операции англичане и американцы, какие силы накопили!

Вначале союзники обещали открыть второй фронт в 1942 году. Потом в 1943 году. Наконец, на Тегеранской конференции этот срок перенесли на 1 мая 1944 года. В декабре 1943 года была названа и фамилия верховного главнокомандующего операцией «Оверлорд» – американского генерала Дуайта Эйзенхауэра. Он получил самые широкие полномочия. Помощниками Эйзенхауэра стали англичане – адмирал Рамсей, генерал Монтгомери и главный маршал авиации Лей-Мэллори.

На подготовку десанта у союзников ушло полтора года. Прямо скажем, срок немалый, даже если учитывать сложность и масштабы операции.

«Оверлорд» считается самой крупной десантной операцией в истории войн. Это верно! Только первый эшелон ее обеспечивали 6939 боевых кораблей, транспортов и десантных судов. К высадке было подготовлено около 3 миллионов человек. Словом, союзники имели абсолютное превосходство в силах. Если у немцев на западе имелось всего около пятисот самолетов, то у союзников – 11 тысяч самолетов различных типов.

В первоначально утвержденный срок – 1 мая 1944 года – высадка десанта не состоялась. Еще не все было готово, да и погода не благоприятствовала. В это время на Британских островах было сосредоточено столько войск и техники, что англичане в шутку заявили: они боятся, как бы их острова не затонули от такой тяжести.

Операция началась 5 июня в 4 часа 15 минут. Из портов южного, восточного и западного побережья Англии, из Северной Ирландии и Шотландии, а также с Оркнейских островов вышли многочисленные соединения кораблей. Они пересекли пролив и точно в назначенное время прибыли в установленное буквально для каждого корабля место. Бомбардировщики уже вовсю бомбили радиолокационные установки и береговые батареи немцев. Прежде чем высаживать морской десант, союзники бросили на Нормандию три воздушно-десантные дивизии. Они высадились где-то между Каном и Шербуром. Гитлеровцы на побережье очутились между двух огней. Кстати, у немцев здесь оказалось очень мало войск. «Западный вал», которого так страшились союзники, обернулся очередным блефом гитлеровской пропаганды. И все-таки бои за берег, за расширение плацдарма продолжались. Лишь после этого часть союзных войск направилась к Парижу, который было решено занять в первую очередь.

Союзники не спешили форсировать события, а продвигались

вперед очень и очень осторожно. Еще почти целый год продолжалась война. Нашим войскам пришлось выручать фельдмаршала Монтгомери, когда он со своими войсками попал в крайне тяжелое положение в Арденнах. Крупнейшие сражения развертывались по-прежнему на Восточном фронте. Именно с востока пришла победа.

Освобождаем Карельский перешеек

В трудные для Ленинграда месяцы Краснознаменный Балтийский флот почти половину своего личного состава послал на сухопутный фронт. Теперь, когда враг был отброшен от города и флот готовился к большим делам на море, нам разрешили некоторых моряков из сухопутных частей вернуть на корабли. Флот остро нуждался в квалифицированных специалистах.

Войска Ленинградского фронта, освободив Ленинградскую область, в начале марта 1944 года временно перешли к обороне. Фланг наших войск упирался к тому времени в Нарвский залив. По указанию Ставки развертывалась подготовка к операциям по освобождению Советской Прибалтики. Для этого требовались перегруппировка и накопление сил.

В начале марта в Ставке возник вопрос о предстоящих действиях Балтийского флота в летнюю кампанию 1944 года. Верховный Главнокомандующий поинтересовался составом Балтийского флота и состоянием кораблей. Я доложил. Смысл дальнейшего разговора был один: наступает пора более активных действий на море. Для более обстоятельного знакомства с флотскими делами на этом театре Верховный предложил вызвать в Москву командующего Балтийским флотом адмирала В. Ф. Трибуца. Главный морской штаб получил указание заготовить необходимые материалы и карты.

В середине марта в Москву прибыл Владимир Филиппович Трибуц. Я знал его давно. Мы с ним в один год кончали военно-морское училище имени Фрунзе, собирались вместе служить на линкоре «Парижская коммуна». Но в самый последний момент я изменил своему первоначальному решению и попросил направить меня на юг. Меня тогда соблазнило плавание на новом крейсере. Судьба снова свела меня с В. Ф. Трибуцем в 1929 году в Военно-морской академии. Там мы вспомнили прошлое: зимнюю учебу, летнюю практику, заграничные плавания, как драили палубу, поднимали под сердитые окрики старпома крейсера «Аврора» Рубанина шлюпки. После окончания академии оба вернулись на флоты: он – на свою любимую Балтику, я – на Черное море.

Проходили годы. Я не терял из виду своего однокашника. Много слышал о нем как об опытном и на редкость энергичном командире. В 1939 году В. Ф. Трибуц стал начальником штаба флота, а когда встал вопрос о назначении нового командующего Балтийским флотом, я назвал его фамилию. Молодой, энергичный, опытный командующий руководил подготовкой Балтийского флота в канун войны и вместе с ним перенес

испытания тяжелых боев.

Прибыв в Москву, Трибуц узнал, что он вызывается не только в Наркомат ВМФ, но и в Ставку. Вполне естественно, это его несколько взволновало. С озабоченным видом он попросил меня раскрыть существо предстоящих разговоров. Я, конечно, знал, для какой цели его вызывают в Ставку. Решили вместе проанализировать сложившуюся к тому времени обстановку на Балтике, прийти к единому мнению по вопросам, которые могут возникнуть.

Доложив через А. Н. Поскребышева о прибытии командующего Балтийским флотом, я незамедлительно получил ответ:

– Будете приняты вечером в Кремле. Никуда не отлучайтесь.

Часов в семь вечера нас принял Верховный. Прежде чем заслушать адмирала Трибуца, И. В. Сталин коротко коснулся изменившегося к тому времени положения на фронтах и перспектив наступления наших войск. Затем изложил свое мнение о необходимости полнее использовать флоты.

– Теперь у моряков появилась возможность проявить себя и на море, – сказал Сталин, подразумевая, по-видимому, ограниченные до этого возможности Балтийского флота.

Перешли к обсуждению обстановки на Балтике. Сталин внимательно выслушал доклад В. Ф. Трибуца. Командующий заверил, что флот по своему техническому состоянию и подготовке личного состава будет готов, как только очистится залив от льда, выйти в море, чтобы начать боевые действия. Самым большим препятствием для плавания в море оставались мины. Их было выставлено невероятное множество по всему Финскому заливу, начиная от Таллина и кончая ближайшими к Кронштадту водами. Кроме того, при проведении морских операций мы должны были предусмотреть возможность активных действий на Балтике немецкого флота.

Проанализировав сложившуюся обстановку, мы с Трибуцем пришли к мнению, что в первую очередь должна действовать флотская авиация на коммуникациях противника, а в тех районах, где смогут действовать наши корабельные соединения, они будут поддерживать наступление сухопутных частей артиллерийским огнем и высадкой десантов, особенно при освобождении Карельского перешейка и островов Выборгского залива.

Верховный одобрил наше предложение, чтобы большую часть флота использовать на морском направлении (это касалось не только кораблей, но и авиации, которая до того времени большей частью своих сил действовала на сухопутных направлениях). Он

подчеркнул, что действительно в скором времени потребуется поддержка сухопутных флангов со стороны моря. Но предупреждал, чтобы мы напрасно не рисковали кораблями. Прежде всего придется заниматься минами: пробивать фарватеры через минные поля, а это потребует времени и огромных усилий.

Борьба на коммуникациях противника, защита своих морских сообщений, охрана занятого побережья – такие задачи были поставлены Верховным Главнокомандованием перед Балтийским флотом в кампании 1944 года. Тогда же было решено, что впредь все флотские вопросы будут решаться Наркоматом ВМФ.

Здесь мне хочется еще раз пояснить, что в начале войны, когда флоты были подчинены фронтам, а задачи приходилось решать главным образом в интересах суши, роль наркома ВМФ была довольно сложной. В те дни задачи перед флотами, как правило, ставило фронтовое командование и реже Ставка. Но ведь помимо проблем, решаемых флотами на суше, имелись и чисто морские. Это не всегда удавалось разъяснить армейским товарищам, приходилось обращаться за помощью в Генеральный штаб.

С первых дней войны мы с Главным морским штабом пытались определить свои функции в руководстве флотами, когда те бывали оперативно подчинены сухопутному командованию. Сделать это практически было трудно, а настаивать перед Ставкой на изменении порядка в тех условиях мне казалось несвоевременным. В 1944 году положение изменилось. Ставка и Генеральный штаб смогли уделять больше внимания морским театрам. Тогда в одном из разговоров с И. В. Сталиным я поднял вопрос, не пора ли официально узаконить роль наркома ВМФ как главнокомандующего флотами, чтобы он нес всю ответственность за их действия.

И. В. Сталин одобрительно отнесся к этому предложению, но приказания о немедленной подготовке такой директивы не дал. Это произошло несколько позже – в начале февраля 1945 года. Но уже тогда, во время беседы с В. Ф. Трибуцем, прямо сказал:

– Задачи по боевым действиям на море будут ставиться главнокомандующим Военно-Морским Флотом.

Так и написано в книге В. Ф. Трибуца «Балтийцы наступают».

Верховный детально расспрашивал, какие корабли остались в строю, как мыслится охрана освобожденного побережья, какие корабли в этом районе у противника.

Шел разговор и об использовании флотской авиации. Запомнилось замечание И. В. Сталина: «Кто господствует в воздухе, тот и морем владеет». В справедливости этих слов мы не раз убедились на деле.

Мы склонились над картой, разложенной на столе. Она довольно выразительно рассказывала об обстановке на Балтике. В Финском заливе наш флот был по-прежнему стеснен. Однако стрелы будущих ударов по врагу уже предвещали расширение морских рубежей.

Судя по этим стрелам, в течение весны и лета 1944 года предстояло освободить Таллин и Ригу, вытеснить финнов по крайней мере за Выборг и заставить их заключить мир. Правительство Маннергейма в свое время соблазнилось посулами фюрера, и только в 1944 году более дальновидные политические деятели Финляндии стали поднимать голос за исправление допущенных ошибок и установление мирных отношений с восточным соседом. Прогрессивные круги Финляндии не ошиблись, полагаясь на великодушие нашего народа.

И. В. Сталин еще со времен обороны Петрограда в 1918 году помнил о Красной Горке, Обручеве и других кронштадтских фортах. Он спросил у адмирала В. Ф. Трибуца о состоянии этих фортов, намекнув, что им снова придется поработать.

По замыслу Ставки ВГК последовательные удары должны были нанести войска Ленинградского фронта во взаимодействии с Балтийским флотом на выборгском и кексгольмском направлениях, а части Карельского фронта во взаимодействии с Ладожской и Онежской военными флотилиями – на сортавальском и петрозаводском направлениях. Операции назывались Выборгская и Свирско-Петрозаводская.

Помню, Сталин особенно интересовался, чем может флот содействовать наступлению на Карельском перешейке. В. Ф. Трибуц доложил, что враг еще угрожает нашим кораблям с северного и южного берегов Финского залива.

– Ну, эти территории он скоро утратит, – пообещал Сталин.

– Что же касается артиллерии фортов, – продолжал докладывать Трибуц, – то ее действия ограничены дальностью огня орудий.

– Покажите на карте, – попросил Сталин. Трибуц примерно показал зоны досягаемости огня фортов.

– Ну что же, это тоже будет большая подмога сухопутным войскам, – сказал Верховный.

Трибуц уехал из Москвы ободренный, уверенный в своих силах.

Во время подготовки Выборгской операции я дважды вылетал в Ленинград, встречался с командующим Ленинградским фронтом Л. А. Говоровым. Вместе с ним мы добивались тесного взаимодействия сухопутных войск и флота. Как-то во время разговора Леонид Алексеевич вспомнил о нарвском десанте:

– Только бы не получилось как тогда.

Да, в тот раз неудача была досадной.

Это было в феврале 1944 года. 2-я ударная армия под командованием генерала И. И. Федюнинского, двигаясь вдоль побережья, не смогла с ходу преодолеть рубеж, созданный гитлеровцами по реке Нарва. Чтобы помочь сухопутным войскам, флоту приказали высадить десант в Нарвском заливе. Батальону морской пехоты без танков и артиллерии ставилась задача ударом в направлении Мерекюля перерезать приморское шоссе и железную дорогу Нарва – Раквере, овладеть станцией Аувере, прочно оседлать узлы дорог и удерживать занятый рубеж до подхода сухопутных частей. Изучая сейчас документы, приходишь к выводу: в сложнейшей обстановке, создавшейся на том участке фронта, задача была чрезвычайно трудной. Ее можно было ставить при одном условии – если на помощь десанту быстро подоспеют крупные силы армии. Противник еще яростно сопротивлялся, и недооценивать его было опасно.

Силы десанта и отряд поддержки вышли с острова Лавенсари в Нарвский залив ночью 13 февраля. Переход и начало высадки первого броска были произведены скрытно и без противодействия противника. Но вскоре враг обнаружил десант и открыл артиллерийский и минометный огонь. Однако удалось высадить 432 человека.

И тут произошло непредвиденное. Войска 2-й ударной армии, двинувшиеся вперед, встретили ожесточенный отпор и вынуждены были перейти к обороне. Десант сражался геройски, оттянул на себя крупные вражеские силы, но изменить положения не смог. Снять его не было возможности. Когда через две недели наши войска все-таки преодолели вражескую оборону и расширили плацдарм, из десантников в живых почти никого не осталось.

Это был урок и для нас, и для армейцев. И, готовя новую операцию, командующий фронтом предусматривал все меры, чтобы впредь избежать подобных просчетов.

Л. А. Говоров внимательно ознакомился с нашими возможностями. Главная забота была о четкости во взаимодействии сухопутных сил и флота. Командующий фронтом детально ознакомил меня и Трибуца с планом операции. Основная задача – силами 21-й и 23-й армий при поддержке 13-й воздушной армии и Балтийского флота взломать долговременную оборону противника и развить наступление на приморском фланге в направлении на Выборг. На этом пути были созданы врагом 7 оборонительных полос, ряд промежуточных и отсечных позиций со многими железобетонными, деревянными и

земляными укреплениями. Нашим войскам предстояло взломать этот мощный рубеж и, преодолев сопротивление расположенных на Карельском перешейке сил противника, освободить Выборг. Для разрушения наиболее прочных сооружений были выделены 240 орудий калибром от 120 до 406 миллиметров, из них более половины приходилось на морскую артиллерию.

Ладожская флотилия (командующий контр-адмирал В. С. Чероков) должна была содействовать наступлению войск 23-й армии огнем корабельной артиллерии и демонстрацией высадки десанта в районе Никулясы – Коневец.

Краснознаменному Балтийскому флоту ставилась задача на подготовительном этапе (с 23 мая по 8 июня) перевезти 21-ю армию, находившуюся в резерве Ставки, из Ораниенбаума в Лисий Нос, в состав Ленинградского фронта, а в ходе операции содействовать наступлению войск и прикрывать с моря их фланги.

Одновременно с этим флот должен был всеми средствами срывать вражеские перевозки в море, в шхерах Финского залива и на Ладожском озере, уничтожать боевые корабли и транспорты противника.

Прорыв вражеской обороны должен был начаться с обстрела морской артиллерией. Затем в соответствии с дополнительным указанием Ставки в первый же день операции подключились 60 штурмовиков, то есть два полка, из состава флотской авиации, чтобы нанести удар по Старому Белоострову – одному из мощных оборонительных узлов противника.

По решению командующего флотом морская артиллерия разделялась на четыре группы: первая (командир гвардии полковник С. С. Кобец) объединяла железнодорожную артиллерию, вторая (командующий КМОР вице-адмирал Ю. Ф. Ралль) – артиллерию фортов и базировавшихся на Кронштадт кораблей, третья (командир инженер-капитан 1 ранга И. Д. Снитко) – артиллерию морского полигона и четвертая (командующий эскадрой вице-адмирал Л. А. Владимирский) – артиллерию кораблей эскадры.

Перевозка войск 21-й армии осуществлялась Кронштадским морским оборонительным районом (КМОР), который для этой цели выделил 2 сетевых заградителя и 25 буксиров, базовых тральщиков, барж и тендеров. Корабли отправлялись в путь глубокой ночью с использованием всех средств маскировки. За 5 суток было совершено 22 рейса. Переброска в Лисий Нос 5 стрелковых дивизий 21-й армии – около 22 тысяч бойцов и более 400 автомашин – позволила произвести перегруппировку сил перед началом операции. Это и определило внезапность наших

действий на Карельском перешейке. 9 июня, то есть после того, как закончилась переброска частей 21-й армии, артиллерия и авиация фронта и флота приступили к разрушению первой, наиболее прочной оборонительной полосы противника. 10 часов длился обстрел, произведены были два массированных налета авиации, в результате чего были разрушены почти все оборонительные объекты противника, а точнее – 176 из 189.

Вслед за тем войска 21-й армии с ходу форсировали реку Сестру, прорвали передовую полосу обороны и продвинулись до 14 километров. К исходу 11 июня они уже вышли к так называемой «новой линии Маннергейма», заняв опорный пункт Кивеннапа. На этом первый этап операции закончился, и началась подготовка к прорыву главной полосы обороны противника. Снова вместе с армейской заработала наша морская артиллерия. Она обрушила на врага более 17 тысяч снарядов крупного калибра. Были уничтожены многие узлы сопротивления, батареи и командные пункты противника. Это облегчило продвижение наших войск. Вражеские рубежи были прорваны. Теперь моряки могли более активно действовать в заливе.

Немецко-фашистское командование для поддержки своих войск подтянуло сюда свои корабли. В конце июня в районе остров Лавенсари – Выборгский залив действовали 3 немецких миноносца, 10 подводных лодок, флотилия тральщиков, 2 флотилии артиллерийских десантных судов. Однако существенного влияния на устойчивость флангов финских войск они оказать не сумели. Наша авиация господствовала в воздухе, торпедные катера – в прибрежных водах. Они блокировали вражеские суда в базах. Поисковые группы торпедных катеров во взаимодействии со штурмовой и бомбардировочной авиацией атаковали любое вражеское судно, появлявшееся в море. Тральщики тем временем прокладывали новые фарватеры для наших кораблей.

С взятием Выборга Ленинградский фронт стал готовить новые удары по врагу. Для усиления войск на Карельском перешейке сюда перебрасывалась 59-я армия, в задачу которой входило во взаимодействии с флотом захватить острова в Выборгском заливе и переправиться на его северный берег. Но действовать здесь флот мог, лишь очистив от противника острова Бьеркского архипелага, где враг сосредоточил довольно мощную артиллерийскую группировку. На подходах к островам в проливе Бьеркезунд гитлеровцы выставили много мин. Гарнизоны островов насчитывали до 3 тысяч солдат и офицеров.

Военный совет Ленинградского фронта решил, что освободить Бьеркский архипелаг флот сможет своими силами.

Командующий флотом начал выполнение задачи 21 июня высадкой разведывательного десанта на остров Пийсари, где оборона противника, по нашим сведениям, была слабее. Захват этого острова давал нам возможность контролировать вход в Выборгский залив.

Десантирование осуществляли 122 корабля: бронекатера, торпедные и сторожевые катера, катера-дымзавесчики и тральщики. Десант состоял из батальона морской пехоты, разведывательной роты и 2 артиллерийских дивизионов – около 1,5 тысячи бойцов. Для артиллерийской поддержки с берега было выделено двенадцать крупнокалиберных орудий. Общее руководство возлагалось на командующего КМОРом вице-адмирала Ю. Ф. Ралля.

Юрий Федорович Ралль – опытный моряк, превосходно знал Балтику, сражался здесь с самого начала войны. Можно было положиться на его распорядительность и решительность.

21 июня разведывательный отряд, успешно форсировав пролив Бьерке-зунд, высадился на острове Пийсари, а день спустя очистил его от врага. В последующие дни были освобождены Торсари, Бьерке и ряд других более мелких островов. На следующем этапе операции моряки действовали вместе с войсками 59-й армии. Командующий флотом выделил бригаду шхерных кораблей, пополненную сторожевыми катерами, катерами-тральщиками и другими судами, бригаду железнодорожной артиллерии и авиацию флота. Общее руководство действиями в Выборгском заливе снова возлагалось на Ю. Ф. Ралля.

Однако попытка высадить десант на остров Тейкарсари в ночь на 1 июля не удалась. Немецкое командование в помощь финнам перебросило свою 122-ю пехотную дивизию, бригаду штурмовых орудий, эскадрильи бомбардировщиков и истребителей. Только за один день 21 июня немецкая авиация совершила около тысячи самолето-вылетов, нацеливая удары по нашим войскам и кораблям. К 1 июля противник сумел организовать оборону, пополнил потрепанные в боях части, подтянул артиллерию. Учитывая все это, наше командование перенесло высадку десанта на 4 июля. 3 июля в бухтах южного побережья Выборгского залива сосредоточились 27 сторожевых катеров, 23 катера-дымзавесчика, 30 тендеров и 2 парома. Поддерживали и прикрывали десант 8 торпедных и 13 бронекатеров.

Погрузившись на корабли, бойцы 224-й дивизии успешно высадились на острова Тейкарсари и Суонинсари. Вскоре эти острова оказались в наших руках.

Надо сказать, что небольшие по своим масштабам десанты на острова Выборгского залива, безусловно, оказали определенное влияние на успех всей операции. Противник, неся значительные потери, вынужден был оставить острова и северное побережье Выборгского залива.

Флот и его авиация успешно действовали в море. За март – июнь 1944 года балтийцы потопили 22 вражеских корабля, в том числе 4 плавучие батареи. Более 40 кораблей и судов противника получили повреждения. Наши люди сражались геройски. В бою с вражескими кораблями самолет капитана В. Н. Каштанкина был поврежден. Летчик направил свою пылающую машину на вражеский сторожевик. Ценой своей гибели герой взорвал фашистский корабль и отправил его на дно.

В борьбе за Выборгский залив гитлеровцы использовали не только надводные корабли, но и подводные лодки. Наши моряки особенно зорко следили за ними. Одну из фашистских лодок потопил катер-охотник под командованием старшего лейтенанта А. П. Коленко. Затонула она на сравнительно небольшой глубине, и мы ее потом подняли.

Трофей оказался очень ценным. На лодке нашли новейшие немецкие торпеды с акустическими приборами самонаведения.

Свой трофей мы не скрывали от союзников. У. Черчилль обратился к И. В. Сталину с просьбой допустить английских специалистов осмотреть немецкую лодку с торпедой на ней. Верховный вызвал меня и спросил мое мнение. Я ответил, что, по-моему, нет оснований отказывать союзникам. Сталин согласился со мной. В этом духе и последовал ответ английскому премьеру. Я со своей стороны отдал приказание командующему флотом адмиралу В. Ф. Трибуцу разрешить английским представителям посетить и осмотреть трофейный корабль. Англичане после осмотра горячо благодарили за эту экскурсию, особенно за ценные сведения о немецких акустических торпедах. Сталина это насторожило: а не слишком ли ценный секрет мы выдали? Он вызвал меня и недовольным тоном спросил: «Кто разрешил показывать англичанам торпеды с акустическими приборами наведения?». Я ответил, что мною давались указания показать лодку без каких-либо ограничений и поэтому командование флотом поступило в духе моего приказа. Тогда был вызван командующий флотом В. Ф. Трибуц и получил упрек за выдачу немецких секретов. Сталин напомнил, что союзники своими военными секретами делятся с нами очень неохотно. Словом, нам с Трибуцем пришлось поволноваться. Но ничего, в тот раз все обошлось благополучно.

Я и подумать тогда не мог, что эти акустические торпеды мне

после припомнят и задним числом обвинят в передаче иностранцам важных военных секретов…

Признаться, и тогда, и потом я не видел ничего предосудительного в том, что эта лодка была показана союзникам «без ограничений». Ведь еще шла война, и фашистская Германия в 1944 году продолжала упорно сопротивляться.

С разгромом противника на Карельском перешейке зона базирования флота немного расширилась – была обеспечена полная безопасность Кронштадтской базы, корабли получили выход в восточную часть Финского залива, но операционная зона флота практически осталась прежней. Чтобы ее расширить, надо было освободить побережье Эстонии, перебазировать на запад аэродромы флотской авиации.

Озерные флотилии

Могучие удары советских войск следовали один за другим. Вслед за снятием блокады Ленинграда последовали освобождение Правобережной Украины и Крыма, разгром врага в Белоруссии, вступление наших войск в пределы Румынии и Польши. Наступательные операции, в которых одновременно участвовало по нескольку фронтов, приобретали невиданный размах и стремительность.

В июне сокрушительный удар готовился нанести Карельский фронт.

Наступление наших войск на Выборг заставило врага перебросить туда часть войск из района Онежско-Ладожского перешейка, ослабив свои олонецкую и медвежьегорскую группировки. Этим воспользовалось наше командование, планируя Свирско-Петрозаводскую операцию. Войскам Карельского фронта ставилась задача во взаимодействии с Ладожской и Онежской военными флотилиями прорвать многополосную долговременную оборону противника, разгромить его олонецкую и масельскую группировки, освободить Петрозаводск и всю Карелию.

Командующий Карельским фронтом генерал армии К. А. Мерецков решил нанести главный удар силами 7й армии при взаимодействии с Ладожской военной флотилией в направлении на Олонец и Сортавала. После прорыва обороны противника на реке Свирь часть сил 7-й армии должна была во взаимодействии с Онежской флотилией освободить город Петрозаводск. В соответствии с этим планом Ладожская флотилия должна была огнем корабельной артиллерии содействовать продвижению левого фланга наших войск, высадить десант в районе рек Олонка и Видлица, помочь нашим частям форсировать реку Свирь.

Онежская флотилия получила задачу содействовать продвижению правого фланга наших войск в сторону Петрозаводска, блокировать корабли противника в их базах, обеспечить перевозку войск, вооружения и боеприпасов.

Хочется хотя бы в общих чертах рассказать о боевом пути этой флотилии. Она была сформирована в тяжелую осень 1941 года. В начале августа 1941 года мой заместитель адмирал И. С. Исаков, находившийся в Ленинграде, поднял вопрос о формировании военной флотилии на Онежском озере.

– А где мы возьмем корабли? – спросил я.

– Поставим пушки на гражданские суда. Я ответил согласием. Командующим флотилией был назначен капитан 2 ранга А. П.

Дьяконов. Когда он со своим штабом прибыл в Петрозаводск, пришлось заниматься не только вооружением кораблей и комплектованием их команд, но и обороной базы: враг приближался к Петрозаводску.

Мне из Москвы удалось связаться с Дьяконовым. После его доклада стало ясно, что оставаться в Петрозаводске больше нельзя. К тому же и кораблей там еще не было.

– Где же выделенные вам суда?

– Все еще на Волге и Каме.

– Куда думаете перенести базу?

– В Девятино, около Вытегры. Там и мастерские кое-какие есть. Соберем туда наши пароходы и за зиму вооружим.

– Дойдете туда?

– Думаю, дойдем.

– Разрешаю переход в новую базу, – закончил я разговор.

Суда, почти не имевшие вооружения, шли под огнем и бомбежками. Все же добрались до Девятино. Здесь за короткое время флотилия пополнилась – на буксиры, шаланды, прогулочные катера ставились орудия и пулеметы. Вчерашние гражданские речники переоделись в военную форму. Сугубо мирные суда превратились в боевые корабли. И воевали. Неплохо воевали. Теперь они готовились к крупнейшей своей боевой операции.

Командующий Карельским фронтом приказал 21 июня перейти в наступление сначала войскам правого фланга 7-й армии, а день спустя и остальным частям. Ладожскую флотилию этот приказ застал во время учений. В. С. Чероков, предвидя, что операция начнется с часу на час, заблаговременно посадил десант – 70-ю отдельную морскую стрелковую бригаду – на корабли и отработал высадку на берег. Теперь можно было не терять времени на посадку и инструктаж. Десант был на борту кораблей, каждый боец не только знал свою задачу, но и приобрел кое-какие практические навыки. Корабли под командованием капитана 1 ранга Н. И. Мещерского сразу же отправились в район действий. Из Новой Ладоги они вышли 22 июня. На рассвете следующего дня корабли артиллерийской поддержки открыли огонь по берегу. Бомбардировочная и штурмовая авиация наносила удары по огневым точкам и оборонительным сооружениям. Вскоре к берегу ринулись суда с морской пехотой. Десант успешно выполнил свою задачу. Высадившись в Видлице, он оказал большую помощь нашим войскам, наступавшим в этом районе.

Командованию Ладожской военной флотилии и командиру десанта Н. И. Мещерскому удалось в полной мере использовать элемент внезапности. Быстрота и слаженность в действиях наших

сил не дали врагу подготовиться к отпору. Сказались вдумчивый выбор места высадки и хорошая ее подготовка. Заранее были обсуждены и согласованы все вопросы взаимодействия. Большая заслуга в успехе десанта, несомненно, принадлежит капитану 1 ранга Н. И. Мещерскому, смелому и опытному моряку, прекрасному организатору.

Отряд бронекатеров Ладожской флотилии продолжал оказывать артиллерийскую поддержку наступавшим войскам, а тендеры перевозили войска через Свирь. За одну неделю – с 21 по 28 июня – моряки переправили через эту реку свыше 48 тысяч человек, 212 танков, 305 автомашин, 446 орудий, более 1,5 тысячи повозок, 1770 лошадей и 3350 тонн различных грузов.

Тем временем корабли Онежской флотилии помогли переправиться на правый берег Свири частям 368-й стрелковой дивизии, а затем высадили тактические десанты в губах Лахтинской и Уисской. Десанты выяснили, что войск противника южнее Петрозаводска нет, а в городе начинаются пожары. Капитан 1 ранга Н. В. Антонов, который в это время командовал Онежской флотилией, решил не дожидаться подхода сухопутных войск, высадить десант в самом Петрозаводске, а ранее высадившимся морским пехотинцам приказал двинуться к городу по шоссе. Это было большим риском: ведь сил в распоряжении Антонова было совсем мало. Но риск оправдался. Неожиданный удар парализовал сопротивление противника, и моряки освободили город. Флотилия за это была отмечена в приказе Верховного Главнокомандующего, а части, участвовавшие в освобождении столицы Карелии, получили почетное наименование Петрозаводских.

Капитан 1 ранга Н. В. Антонов всегда отличался храбростью и решительностью. Эти качества он позже во всем блеске проявил на Дальнем Востоке, где уже в звании контр-адмирала командовал Амурской флотилией и заслужил Золотую Звезду Героя.

Операции в Карелии являют собой пример успешного использования разных видов наших Вооруженных Сил – сухопутных войск, авиации, флота и озерных флотилий.

Как-то уже после войны мы разговорились с маршалом К. А. Мерецковым. Он с удовольствием вспоминал о совместных действиях с моряками, вспоминал Испанию…

В 1936 году я встретил в Валенсии помощника главного военного советника республиканских войск, которого все называли Петровичем. Он только что вернулся с фронта и делился своими впечатлениями с советскими товарищами. Через год, вернувшись в Москву, я, еще в гражданском костюме, шел в

Генштаб. Вдруг меня остановил какой-то военный.

– Компаньеро Петрович! – сразу узнал я его.

– Да нет, я теперь снова Мерецков, – засмеялся он.

Кирилл Афанасьевич не отпустил меня, пока подробно не расспросил, как идут дела у республиканцев. Видно было, что Испания глубоко засела ему в сердце.

Позже мы с ним часто встречались в Москве – в 1940 году он возглавлял Генеральный штаб, – а уже во время войны – на Севере, когда он командовал Карельским фронтом. А. Г. Головко с большим уважением отзывался о генерале Мерецкове. Моряки быстро находили общий язык с командующим фронтом. Это чувствовалось и когда мы вместе с Мерецковым бывали в Ставке – все вопросы разрешались с ним легко, и мы приходили к обоюдному согласию.

Я был у Сталина, когда командующий Карельским фронтом по телефону докладывал об освобождении Петрозаводска.

– Говорите, моряки отлично действовали? – переспросил Верховный и после некоторой паузы добавил: – Хорошо, это будет особо отмечено в приказе.

Помню и такой случай. В кабинете Верховного собралось человек десять. Обсуждались дела на фронтах. Сталин похвалил действия Карельского фронта во главе с генералом армии Мерецковым.

Немного подумав, он приказал А. Н. Поскребышеву соединить его с Мерецковым. Сняв трубку, Сталин сказал:

– Здравствуйте, товарищ Мерецков! – Как известно, Сталин имел обыкновение называть всех по фамилии, кроме Бориса Михайловича Шапошникова. – Вот тут собрались товарищи, – он перечислил нескольких из присутствовавших, – так они предлагают присвоить вам звание маршала. Как вы на это смотрите?.. Нет, нет, это не вы, а мы вас должны благодарить за умелое руководство войсками.

Как всегда, приняв решение, Сталин не любил затягивать с оформлением. Минут через десять А. Н. Поскребышев уже положил ему на стол подготовленный документ.

Освобождение Карельского перешейка и Карелии, казалось бы, предрешило судьбу Финляндии как сателлита фашистской Германии. Однако финская реакционная правящая верхушка, отвергнув советские условия перемирия, заставляла свои войска сражаться в интересах гитлеровского рейха. Дальнейшее поведение Финляндии – сопротивление или капитуляция – в значительной мере зависело от устойчивости положения немецко-фашистских войск в Прибалтике. 18 июня на совещании в Ставке в Восточной Пруссии Гитлер заявил:

«Падение Прибалтики имело бы следующие результаты:

– потеря необходимых для военно-морских сил источников снабжения балтийской нефтью (на балтийских сланцеперегонных заводах – район Раквере – Иыхве – работало в 1944 году около 30 000 человек, из них 13 000 военнопленных. Добыча сланцевой нефти составляла до 50 000 тонн в год. – *Н. К.*);

– выход из войны Финляндии как единственного поставщика никеля (поставки никеля составляли до 10 000 тонн в год. – *Н. К.*):

– выпадение Швеции с ежегодными поставками 9 миллионов тонн высококачественной руды».

Исходя из этого группе армий «Север» приказывалось всеми возможными средствами удерживать занимаемые позиции. Особое значение придавалось рубежу между Нарвским заливом и Псковом. С целью укрепить свой приозерный фланг немецко-фашистское командование создало на Чудском озере флотилию, насчитывавшую свыше 100 различных кораблей, катеров и судов, среди которых было больше 50 хорошо вооруженных барж. Надо сказать, что силы противника превосходили наши в два раза. Мы имели на Чудском озере только что сформированную бригаду речных кораблей, насчитывавшую 49 различных судов, главным образом катера: сторожевые, полуглиссеры, бронекатера. На помощь пришла флотская авиация. С 20 июля по 20 августа штурмовики совершили около 1,5 тысячи вылетов. Это были тяжелые бои. Нашим штурмовикам приходилось преодолевать плотные огневые завесы. Мы тогда потеряли немало самолетов. Но флотских летчиков не страшила никакая опасность. Случалось, что и подбитый самолет, оставляя за собой шлейф дыма, продолжал вести огонь и сбрасывал бомбы над целью. В результате авиационных налетов были потоплены канонерская лодка, 24 десантные баржи, 5 катеров, а многие вражеские корабли получили повреждения. Это ослабило фашистскую флотилию и создало более благоприятные условия для действий наших кораблей.

Ставка к тому времени приказала провести в Прибалтике ряд частных наступательных операций. 10 августа перешли в наступление войска 3-го Прибалтийского фронта (командующий генерал армии И. И. Масленников) с задачей освобождения Тарту. Войска встретили ожесточенное сопротивление и на рубеже реки Пиуза вынуждены были приостановить продвижение. Тогда командир бригады речных кораблей капитан 2 ранга А. Ф. Аржавкин предложил нанести удары в тыл противнику. Командующий фронтом одобрил это предложение и приказал высадить десант в районе Лане, Мехикорма. Для этого были

выделены 3 дивизии, 2 артиллерийских и 1 зенитный полки, 2 артиллерийских и 1 понтонно-мостовой батальоны. Из бригады речных кораблей были сформированы 3 отряда десантно-высадочных средств и отряд кораблей артиллерийской поддержки, всего 12 бронекатеров, 8 сторожевых и минных катеров и 20 тендеров. Авиационное обеспечение десанта осуществляла 14-я воздушная армия. Бои начались на рассвете 16 августа. В районе Мехикорма высадился первый эшелон десанта в составе 191-й стрелковой дивизии. Преодолевая сопротивление противника, дивизия двинулась в направлении Тарту. В полдень высадился второй эшелон. После этого корабли приступили к переправе через Теплое озеро (пролив между Чудским и Псковским озерами) остальных частей и тылов. За 3 дня в районы Лане и Мехикорма было переправлено около 6500 человек, 89 орудий, более 80 минометов, 24 автомашины, 312 тонн боеприпасов и 40 тонн других грузов.

В результате успешных действий десанта приозерный фланг противника был обойден с тыла, что помогло нашей армии нанести фланговый удар по Тарту и захватить этот важный опорный пункт, прикрывавший путь к центральному району Эстонии.

Читатель, вероятно, обратил внимание, как в соответствии с требованиями общей стратегии Военно-Морской Флот принимал все меры, чтобы содействовать сухопутным войскам. На Днепре и Дунае, на Волге и Амуре, на Ладожском и Онежском озерах и даже там, где мы и не думали воевать, как случилось на Чудском озере, – всюду оказывались флотилии или отряды кораблей, незамедлительно включавшиеся в борьбу. Некоторые из флотилий создавались еще до войны и, конечно, оснащены были лучше, там мы имели специальные речные мониторы и катера. Флотилии, создававшиеся уже в ходе войны, были вооружены слабее, но и наспех переоборудованные гражданские суда в руках отважных и умелых моряков смогли внести свой вклад в разгром врага.

Недаром даже бывшие фашистские генералы в своих мемуарах до сих пор признают, что флотилии русских на реках и озерах действовали очень активно и успешно. Я мог бы привести много таких свидетельств, но не хочу злоупотреблять вниманием читателя. К тому же мы и сами не хуже знаем о действиях наших флотилий и той роли, которую они сыграли в годы Великой Отечественной войны.

Итак, в 1944 году нам пришлось создать флотилию даже на Чудском озере. Когда-то на льду этого озера русские богатыри Александра Невского били псов-рыцарей. В годы Великой

Отечественной войны моряки на Чудском озере умножили славу предков.

13 июня 1944 года мне доложили о случае, какие редко происходят в наше время: наш катер тараном потопил вражеский корабль. Я потребовал доложить подробности. Оказалось, что два наших бронекатера, находившиеся в дозоре в северной части Чудского озера, ночью обнаружили четыре вражеских катера, которые шли в строю кильватер. Немцы, по-видимому, приняли наши катера за свои, спокойно приблизились к ним, дали прожектором опознавательные знаки. Не смущаясь превосходством противника в силах, наши моряки открыли огонь. Головной вражеский катер, прикрываясь дымовой завесой, стал отворачивать к своему берегу. Не теряя времени, командир бронекатера № 322 лейтенант Смирнов врезался в строй противника, ведя огонь сразу по двум вражеским катерам. Воспользовавшись тем, что все внимание противника было отвлечено на Смирнова, командир бронекатера № 213 лейтенант Волкотруб на полном ходу приблизился к одному из немецких кораблей и ударил форштевнем в борт. Поврежденный корабль тотчас пошел ко дну. Остальные немецкие катера пытались было приблизиться, чтобы подобрать из воды своих моряков, но были отогнаны огнем наших катеров и ретировались.

Наши моряки подобрали шестерых пленных и благополучно вернулись в базу.

Когда-то таран на море был одним из узаконенных способов атаки. Для этого корабли даже оборудовались специальным устройством. Кому придется побывать на крейсере «Аврора», советую пройти на нос и посмотреть на его форштевень. Вы увидите, что под водой он круто выдается вперед. Это и есть таран, предназначенный для удара в подводную часть корпуса вражеского корабля. Но и когда таран официально входил в арсенал боевых приемов, на него решались только самые отважные и решительные командиры. Какая же отвага требовалась от лейтенанта Волкотруба, чтобы ринуться на таран современного корабля сквозь огонь скорострельных пушек и крупнокалиберных пулеметов!

По моему совету командующий Балтийским флотом, кому подчинялась флотилия, издал особый приказ по поводу этого события. Действия лейтенантов Волкотруба и Смирнова ставились в пример всем командирам кораблей.

У берегов Прибалтики

Как позже стало известно, 9 июля 1944 года, когда наши войска уже вошли в Прибалтику, на совещании у Гитлера было принято решение: «Главной целью, которой все должно быть подчинено даже при возможности отступления северной армейской группировки, должно быть предотвращение прорыва русских к Балтийскому морю». Военно-морскому командованию указывалось на необходимость блокировать Балтийский флот русских в Финском заливе, для чего прочно удерживать Наргенскую позицию, а главное – острова Моонзундского архипелага.

Несмотря на тяжелое положение на других фронтах, гитлеровское командование вело большие работы по созданию мощных оборонительных рубежей на этом участке побережья Балтийского моря. Каждый из них – «Нельке», «Валга», «Цесис», «Сигулда» и другие – имел по две, три и более промежуточных позиций. Особенно мощные рубежи были созданы на подступах к Риге, Либаве и Мемелю.

Наши войска в это время готовились к Прибалтийской операции, в которой должны были участвовать четыре фронта, Балтийский флот и авиация дальнего действия. Эта крупнейшая стратегическая операция разбивалась на два этапа: с 14 по 27 сентября и с 29 сентября по 22 октября и состояла из следующих наступательных операций: Рижской (первый этап). Таллинской, снова Рижской (второй) и, наконец, Моонзундской десантной операции.

Фашистское командование больше всего опасалось, как бы наши корабли не прорвали Гогландскую минно-артиллерийскую позицию, и поэтому спешно укрепляло ее. Всего здесь с января по сентябрь 1944 года враг выставил, по нашим сведениям, около 15 тысяч мин и минных защитников. Вместе с прежде поставленными теперь здесь насчитывалось свыше 30 тысяч мин. Всего же в Финском заливе было более 66 500 мин.

Минная опасность в заливе затрудняла плавание не только нам, но и самим немцам. 18 августа 1944 года на своих минах подорвались сразу 4 немецких миноносца. Три из них погибли, а один получил серьезные повреждения. Когда враг попытался поставить активные минные заграждения на подходах к Таллину, то снова на своих минах подорвались и пошли ко дну два его эскадренных миноносца.

Наша флотская авиация перебазировалась на новые аэродромы, ближе к линии фронта. Это позволило значительно

увеличить район ее действия. Наши летчики не давали покоя вражеским кораблям, тем самым помогая морякам тралить фарватеры в южной части Гогландской позиции.

Нам на Балтике стало значительно легче: Финляндия вышла из войны. Между прочим, гитлеровцы предвидели это, и еще 5 июля, до заключения перемирия между СССР и Финляндией, немецкий флот получил приказ разработать план операции по захвату острова Гогланд и Аландских островов, занятых финнами.

14 сентября к Гогланду подошло 49 немецких кораблей. Они высадили 2,5 тысячи солдат и офицеров. Фашистскому десанту удалось захватить только северовосточную часть острова. Дальше его не пустили финны, обязавшиеся по условиям перемирия оборонять остров от немцев. По указанию Ставки командование флота на помощь финскому гарнизону направило авиацию. Вступила в бой и береговая артиллерия финнов. Совместными усилиями были потоплены 6 десантных барж, 3 тральщика, сторожевой корабль, 2 вспомогательных судна, 4 сторожевых катера, 2 буксирных парохода, а 6 десантных барж получили повреждения. В воздушных боях противник потерял 15 самолетов. Уцелевшие вражеские корабли поспешно покинули район высадки, оставив свой десант без всякой помощи. Тот целиком сдался в плен.

Это было первое серьезное испытание наших отношений с северным соседом, сбросившим с себя фашистскую кабалу.

Неудача у Гогланда заставила гитлеровское командование отказаться от высадки десанта на Аландские острова. Уже вышедшие в море отряды кораблей – крейсер «Принц Ойген» с 3-й флотилией миноносцев и крейсер «Лютцов» с 10 миноносцами – получили приказ вернуться в базы. Больше противник не пытался высаживать десанты.

Наши сухопутные войска, быстро продвигавшиеся по побережью, нуждались в защите своих приморских флангов, которые пока оставались под угрозой ударов со стороны моря. В конце июля 1944 года войска 1-го Прибалтийского фронта, выйдя на берег Рижского залива северо-восточнее Кемери, рассекли вражескую группировку. Но завершить ее разгром не смогли. К месту боя подоспели немецкий крейсер «Принц Ойген», 4 эсминца, несколько других кораблей. Взаимодействуя с танками, они помогли своим войскам выправить положение. А мы тогда были не в силах оказать противодействие немецкому флоту: не были протралены фарватеры, и корабли не смогли подойти в район боев.

В Прибалтийской наступательной операции на Ленинградский фронт возлагалось освобождение Таллина.

Балтийский флот должен был содействовать наступлению войск фронта огнем корабельной артиллерии, прикрытием переправ на Теплом озере и десантами на Чудском озере. К этому привлекались разнообразные силы: флотская авиация, бригады речных кораблей, торпедных катеров, шхерных кораблей.

Перевозку войск 2-й ударной армии через Теплое озеро производила бригада речных кораблей. За две недели она переправила 135 тысяч человек, более 2 тысяч орудий и минометов, свыше 9 тысяч автомашин и массу других грузов.

Наши части упорно продвигались вперед. Командующий фронтом приказал морякам прикрыть прибрежный фланг войск. Крупные корабли не смогли этого сделать из-за минной опасности. Выручила инициатива работников штаба флота. Они предложили посадить на автомашины подразделения 260-й отдельной бригады морской пехоты с задачей наносить удары по противнику вдоль побережья. Отряд торпедных катеров тем временем высаживал мелкие тактические и разведывательные десанты, которые своими действиями ослабляли сопротивление противника.

Как видим, Таллинская операция осуществлялась почти исключительно с суши. Повторяю, это объясняется минной опасностью в заливе. Крупные корабли Ставка нам разрешала использовать только в исключительных случаях, когда без этого не могли обойтись сухопутные войска.

22 сентября войска фронта при содействии флота освободили Таллин и ряд близлежащих островов, а на следующий день вышли к берегам Рижского залива. Еще через день наш десант освободил остров Вормси, а затем наши войска захватили остров Виртсу (Вердер).

Овладение этими островами имело большое значение: теперь мы могли не только наблюдать за действиями в Моонзунде, но и перебазировать сюда некоторые корабельные соединения.

В боях за Таллин хорошо поработала флотская авиация. Только за два дня – 21 и 22 сентября – бомбардировщики и штурмовики потопили свыше 30 вражеских судов. Минно-торпедная авиация с 14 по 25 сентября потопила до десятка вражеских кораблей и транспортов и выставила минное заграждение в районе рейда, препятствуя движению судов противника. Очень поучительным оказался опыт высадки небольших разведывательных и тактических десантов из состава 260-й отдельной бригады морской пехоты во многих прибалтийских бухтах и в особенности на острове Вормси.

Высаживались они преимущественно с торпедных катеров, чем обеспечивалась внезапность ударов. Малочисленные отряды

действовали быстро, напористо, решительно.

Освобождение Таллина явилось крупным событием в жизни Балтийского флота. Пусть все гавани были заминированы (первое время там могли базироваться только мелкие корабли), а город сильно разрушен, но мы уже получили возможность контролировать устье Финского залива.

Гитлеровцы сосредоточили большие силы для защиты Моонзунда – ведь речь шла об обеспечении приморских флангов курляндской и мемельской группировок.

Обороняли острова гарнизоны общей численностью более 11 тысяч человек. Они имели в распоряжении до 10 дивизионов артиллерии и большое количество минометов. Сухопутные войска поддерживали авиация и около 40 боевых кораблей.

Для содействия приморским флангам своих курляндской и мемельской группировок противник создал две группы кораблей. В первую входили крейсеры «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер», 4 эскадренных миноносца и много обеспечивающих кораблей, во вторую – крейсеры «Принц Ойген», «Лейпциг», «Лютцов», 3 эскадренных миноносца и 3 миноносца. Здесь же действовали торпедные катера, подводные лодки, артиллерийские и десантные баржи.

Наличие большого количества кораблей и судов давало противнику возможность быстро перебрасывать подкрепления. Нередко он прибегал к этому. Чуть только положение его войск усложнялось, туда спешили немецкие корабли. Правда, не всегда их действия заканчивались успешно. Так, 15 октября произошло столкновение двух крейсеров. «Лейпциг» на рейде Гдыни налетел на «Принца Ойгена» и почти разрезал его пополам, развернув и себе всю носовую часть. 14 часов дрейфовали в таком положении корабли в море, пока спасательные суда не разъединили их и не отвели в порт. Эта авария надолго вывела оба крейсера из строя.

Этот случай убедительно свидетельствовал о нервозности, царившей в немецком флоте.

Наши силы составляли в основном торпедные катера, катера-тральщики и другие мелкие суда – всего более 90 единиц. Авиация к началу операции базировалась уже неподалеку от развертывающихся боевых действий.

В соответствии с директивой Ставки Военный совет Ленинградского фронта приказал очистить от противника Моонзундский архипелаг не позднее 5 октября. При этом он рассчитывал на действенную помощь Балтийского флота как высадками десантов, так и перевозками войск и снабжения.

С Моонзундским архипелагом связаны многие военные события как в прошлых веках, так и в более близкие для нас

времена. В первую мировую войну немцы, захватив крупные острова этого архипелага – Эзель, Моон, Даго, – пытались прорваться в Финский залив, а оттуда к Петрограду, где уже свершилась революция. Они потеряли до 30 кораблей, но пройти так и не смогли.

В начале Великой Отечественной войны советские воины здесь сражались до последнего, проявив образцы стойкости и мужества.

Теперь предстояло эти острова освобождать.

Предполагалось сначала овладеть островами Вормси и Муху (Моон), затем островами Хийумаа (Даго) и Сааремаа (Эзель).

Остров Вормси и полуостров Виртсу, прикрывающие вход в Моонзунд со стороны Рижского залива, наши войска сумели взять 27 сентября, еще в ходе Таллинской операции. Это был удобный плацдарм. Накопив здесь силы, наши войска 29 сентября неожиданно для противника высадили на остров Моон десант численностью более 1100 человек. В высадке участвовало 13 торпедных катеров флота и 90 амфибий 8-й армии. 5 октября большая часть Эзеля была в наших руках. Но последующим действиям помешала погода. Противник воспользовался этой паузой, укрепил оборону острова, а гарнизон Эзеля усилил пехотной дивизией, переброшенной из Курляндии. В результате наши войска утратили очень важное тактическое преимущество – внезапность. Это отразилось на сроках операции. Запланированная на шесть дней, она затянулась на 56 суток. Затяжные бои завязались на полуострове Сырве. Несмотря на активные действия нашей флотской авиации, совершившей более 600 вылетов на коммуникации гитлеровцев вблизи полуострова, несмотря на то, что наши части прорвали первый укрепленный рубеж противника, а затем сосредоточили мощные артиллерийские силы для прорыва второго оборонительного рубежа, наступление застопорилось.

Полностью блокировать вражеские войска на полуострове тоже не удалось – корабли наши не могли подойти сюда из-за минной опасности. Мы были вынуждены считаться с возможностью массированных налетов немецкой авиации. Да и вражеская артиллерия обрушила бы огонь, если бы корабли приблизились к полуострову.

Мне несколько раз звонил Трибуц. Он был сильно расстроен: командование фронта упрекало моряков в нерешительности. Пришлось обратиться в Ставку. Там сказали: «Крупными кораблями не рисковать, используйте авиацию, торпедные катера и подводные лодки». В этом духе я и отдал распоряжение командующему флотом. Связался с командующим ВВС флота М.

И. Самохиным. Он доложил, что большая часть авиации уже занята в районе Сырве.

С Михаилом Ивановичем Самохиным я познакомился еще до войны, когда он командовал эскадрильей на Черном море. Годы войны генерал М. И. Самохин прошел вместе с флотом. Это был знающий и смелый командир, морские летчики под его руководством вершили славные дела. Бывали, конечно, и трудные моменты и неудачи, но и с ними умел справляться Самохин.

24 ноября остров Эзель после упорной борьбы был полностью освобожден. В тот же день наши войска очистили от противника полуостров Сырве. Тем самым завершилось полное освобождение Эстонии.

Печенга наша

Лечу на Север. Прежде всего в Архангельск. Хочу посмотреть, как справляется на новом месте Юрий Александрович Пантелеев. После Волги его назначили сюда командующим Беломорской военной флотилией. Должность беспокойная. Операционная зона флотилии растянулась на тысячи километров, и все это на Крайнем Севере с его морозами, льдами, бесконечными капризами погоды.

Вся служба Пантелеева, можно сказать, проходила у меня на глазах. Познакомились мы с ним еще в двадцатых годах, когда после училища я попал на крейсер «Червона Украина», где Юрий Александрович был штурманом. Приветливый, отзывчивый, он сразу же мне понравился. Пантелеев к тому времени был уже опытным моряком, и мы, новички, прислушивались к каждому его слову.

Как сейчас вижу Пантелеева на мостике крейсера. Быстро шагает от компаса к компасу, затем исчезает в штурманской рубке, чтобы колдовать над картой. Всегда озабоченный и всегда веселый, неунывающий. По вечерам он был душой кают-компании. Прекрасный рассказчик, Пантелеев неистощим на разные морские истории.

Его часто можно было увидеть на корабельной шестерке под парусами. Парусный спорт остался его увлечением на всю жизнь.

Расставшись с ним на Черном море, я встретил его снова в 1939 году в Кронштадте. Он был уже начальником штаба флота. Командующего не было, и мне как наркому докладывал Пантелеев. По старой привычке докладывал многословно и кое-что явно приукрашивая. Я тронул его за рукав.

– Знаете, Юрий Александрович, если я еще раз услышу такой доклад, то дам телеграмму по флотам, чтобы ни единому вашему слову не верили.

Пантелеев смутился. Впредь он свою речь старался строить строже.

В годы войны Пантелееву довелось быть на трудных участках – на Балтике, на Волге, на Севере, в центральном аппарате. Всюду он отлично справлялся с делом.

Я видел Юрия Александровича штурманом на крейсере, командиром подводной лодки, командиром соединения кораблей, начальником штаба флота, командующим флотилией, на руководящих должностях, в Главном морском штабе, командующим флотом, начальником Военно-морской академии. И всегда ярче всего сказывалось его главное качество – любовь к

морю. В разные времена оно проявлялось по-разному, в зависимости от должности и положения, но где бы он ни служил, его влекло море. Не случайно он еще в юности совершил кругосветное плавание на «Воровском», а позднее много плавал на кораблях всех классов. Ему одинаково знакомы надводные и подводные корабли, а также и все наши морские театры. И он одинаково хорошо знает и строевую, и штабную службу, безупречно справляется и с той и с другой, потому что знает и любит море.

…Юрий Александрович встретил меня радушно, сразу же повез к себе в штаб и начал докладывать о делах флотилии. Чувствуется, что он уже вжился в работу, она ему нравится, несмотря на все трудности, он откровенно гордится своей флотилией и ее людьми. Что ж, это хорошее качество любого командира – гордиться своим делом и своими помощниками.

Флотилия к тому времени выросла и количественно, и качественно. Она получила много кораблей и судов, и люди здесь были на подбор. За время войны на Севере появились новые базы, что значительно облегчило и обезопасило плавание в Арктике и укрепило оборону побережья.

В 1944 году Беломорская флотилия, организационно входившая в Северный флот, продолжала обеспечивать безопасность морских коммуникаций в Белом море, восточной части Баренцева моря и особенно в Арктике. Только с задачей конвоирования транспортов боевые корабли флотилии сделали за навигацию около 1800 выходов в море.

С целью нарушения наших коммуникаций гитлеровцы сосредоточивали временами в Северной Норвегии до 40 подводных лодок, из которых 8 действовали на подходах к Белому морю и на наших внутренних арктических коммуникациях. Они ставили мины, атаковали конвои новыми гидроакустическими торпедами, нападали на малые корабли. В частности, 26 августа 1944 года вражеская лодка потопила небольшое гидрографическое судно «Норд», но и сама отправилась на дно после того, как ее атаковал тральщик «Т-116» под командованием капитан-лейтенанта Б. А. Бабанова.

Немецкие лодки к тому времени были уже оснащены шноркелем – устройством из выдвигающихся на поверхность труб, по которым поступал к дизелям воздух и отводились отработанные газы. Шноркель давал лодкам возможность не всплывать для подзарядки аккумуляторных батарей. Обнаружить такую лодку в море очень трудно. Немало забот приносили нам и гидроакустические и электрические бесследные торпеды, от которых нелегко было отклониться. Выручали, как всегда,

героизм и изобретательность наших моряков. Иногда под тусклым полярным небом разыгрывались полные драматизма события. Вспоминается эпизод с тральщиком «Т-120» под командованием капитан-лейтенанта Д. А. Лысова. Тральщик шел в составе охранения четырех транспортов с очень ценным грузом из моря Лаптевых на остров Диксон. В течение трех дней – 22, 23 и 24 сентября – на конвой беспрерывно нападали немецкие лодки. Корабли охранения едва успевали отразить одну атаку, как другая лодка скрытно подбиралась к транспортам. Но все же транспорты благополучно добрались до Диксона. В один сторожевик из охранения все же попала торпеда. Команда была спасена, но корабль погиб. Задача обнаружить лодку и потопить ее была поставлена перед экипажем тральщика «Т-120». По правде сказать, у старого тихоходного тральщика было мало шансов на победу в бою с современной подводной лодкой. И все-таки советские моряки вступили в схватку. Вскоре над морем прогремел взрыв – вражеская торпеда попала в тральщик. На корабле находились раненые и команда погибшего сторожевика. Капитан-лейтенант Лысов, пересадив большую часть людей на шлюпку и понтон, с оставшимися продолжал неравный бой, который длился несколько часов. Тральщик погиб. Погибли и люди, которые оставались на нем. Но своим огнем тральщик отвлек на себя внимание противника, чем спас людей на шлюпке и понтоне. Им тоже выпали немалые испытания. На веслах и под парусом, связанным из шинелей, они проплыли сотни миль, пока не высадились на остров, где их подобрали рыбаки.

– За этот тральщик мы расплатились сполна, – рассказывал Ю. А. Пантелеев. – В течение двух недель потопили две немецкие лодки. Но доказать командованию этот успех было не легче, чем потопить субмарины.

Да, я помню этот случай. Головко потребовал убедительных доказательств. Масляное пятно давно перестало служить свидетельством гибели лодок – немцы были мастера на имитацию. Только когда на поверхность моря всплыли обломки нактоуза – деревянного шкафчика, в котором устанавливается компас – и два трупа немецких моряков, Головко сказал: «Теперь верю. Шлите наградные листы на героев». Спустя неделю беломорцы потопили еще одну лодку. Снова потребовались подтверждения. На этот раз они оказались неопровержимыми: корпус потопленной лодки был обнаружен на дне, между прочим, совсем недалеко от первой лодки.

Пантелеев, человек энергичный и подлинный моряк, и здесь, на Севере, часто выходил в море. Так, он лично возглавил очень важную конвойную операцию. Два крупных ледокола – «Сталин» и

«Северный ветер» – закончили работу в восточной части Арктики, и их следовало привести в Архангельск, где они были крайне необходимы в связи с приближающимся ледоставом. Белое море замерзает, и зимой без ледоколов здесь не обойтись. 8 эсминцев, 5 больших охотников, 5 тральщиков должны были нести охрану ледоколов. Командующий флотилией поднял свой флаг на лидере «Баку», и отряд вышел в море. Несмотря на жестокий шторм, доходивший до 10 баллов, соединение боевых кораблей, встретив ледоколы у Карских ворот, взяло их под охрану. Было это глубокой осенью. Напомню, что в Карском море в это время года почти круглые сутки темно. Акустики то и дело докладывали о шумах вражеских лодок. Боевым кораблям приходилось менять курс, бомбить места предполагаемого нахождения лодок. Как известно, лодки подстерегают свою жертву обычно в узкостях и около мысов. Поэтому Ю. А. Пантелеев решил следовать не обычными курсами, а обойти наиболее опасные районы. Лодки стали появляться все реже, а затем и совсем отстали. Операция закончилась успешно. Моряки потом долго вспоминали, как тяжело плавать в полярную ночь, в сильный шторм, да еще в окружении вражеских подводных лодок.

Не обошлось и без курьеза. Чтобы сохранить секретность операции, Пантелеев договорился со мной, что до возвращения кораблей в базу они будут соблюдать радиомолчание. Я дал «добро», предупредил об этом Головко. Но когда сроки истекли, а конвоя все не было, Головко не выдержал и по радио запросил у Пантелеева, где он находится. Юрий Александрович упорно молчал. Миновали еще двое суток. Начал беспокоиться и Главный морской штаб. Командующий флотилией не отвечал и на его запросы. Когда наконец конвой прибыл в Архангельск целый, но со значительным опозданием, Пантелееву крепко досталось от флотского начальства. Пообещали ему, что нарком еще добавит. Поэтому, едва сойдя на берег, командующий флотилией позвонил мне по ВЧ, доложил о выполнении задачи. А я тоже за эти дни понервничал достаточно. Строго спрашиваю:

– Почему вы не отвечали на запросы?

– Но ведь вы сами запретили радиопереговоры, – ответил Юрий Александрович. – Может, благодаря этому мы и дошли без потерь.

Вот ведь как бывает: в волнении за исход операции я и позабыл о нашем разговоре…

После недолгой паузы отвечаю:

– Правильно сделали.

«Ваш ответ для меня был самой большой наградой за все переживания», – писал мне потом Ю. А. Пантелеев.

Беломорской флотилии в 1944 году довелось выполнять несколько необычное для нее дело. Оно было связано с действиями английской авиации. В районе Альтен-фьорда среди скал укрывался самый крупный немецкий линейный корабль «Тирпиц». Английским бомбардировщикам никак не удавалось добраться до него – не хватало радиуса действия. Поэтому военно-морской представитель Англии в Москве вице-адмирал Дж. Майлс обратился ко мне с просьбой, нельзя ли использовать наши аэродромы для организации «челночных операций», чтобы самолеты вылетали из Англии, бомбили линкор, а посадку делали в районе Архангельска, затем вылетали из Архангельска, снова бомбили и садились уже на своих аэродромах. Решение этого вопроса выходило за рамки моей компетенции, я запросил правительство. Оно ответило согласием. За обеспечение этой операции стали отвечать командующий Беломорской флотилией Ю. А. Пантелеев и командующий ВВС Северного флота. «Тирпиц» давно уже не давал покоя англичанам. Британские адмиралы боялись его как огня. Помните, они бросили на произвол судьбы злополучный конвой «PQ-17», стоило лишь им услышать, что «Тирпиц» вышел из базы? Поэтому они не жалели сил, чтобы уничтожить его.

Но потопить это бронированное чудовище было непросто. Первые бомбежки не дали результатов. Использовали сверхмалые подводные лодки. Две из них смогли подойти к линкору, укрепив на его днище взрывчатку, но и эти взрывы мало что дали. Линкор остался на плаву. Снова бомбежки. Трудно попасть бомбой в корабль, но и попавшие бомбы не могли пробить стальную броню палубы. Тогда и решили использовать тяжелые бомбардировщики «ланкастер» и самые крупные шеститонные бомбы, которые они могли поднять. 40 «ланкастеров» перелетели на наши аэродромы. На цель их водили наши штурманы. Совершили много полетов. Несли потери. Но в конце концов все же потопили «Тирпиц». Ликованию англичан не было границ. Король Великобритании наградил английскими орденами многих участников этого подвига, в том числе и советских летчиков. Среди награжденных был и командующий Беломорской флотилией Ю. А. Пантелеев, ответственный за «челночную» операцию.

Несколько дней я пробыл в Ваенге. С Головко поработали в его штабе. Встретились с летчиками, моряками надводных кораблей, подводниками, катерниками, морскими пехотинцами. Североморцы пока не знали, что скоро им предстоит участвовать в большой стратегической операции.

После того как наши войска, освободив Карелию, вышли к государственной границе, создались благоприятные условия для

разгрома противника на мурманском направлении. Ставка уже разработала Петсамо-Киркенесскую операцию. В ней предстояло участвовать войскам Карельского фронта и морякам Северного флота.

В кабинете Головко мы знакомились с обстановкой и заслушивали доклады некоторых командиров соединений.

Доклады радовали. Да, это совсем не тот флот, который начинал войну в июне 1941 года. Тогда здесь было всего лишь несколько эсминцев, а теперь целая эскадра. Была дюжина катеров, теперь их более сотни.

Эскадрой командовал контр-адмирал В. А. Фокин, отдавший всю свою жизнь флоту. Я его знал много лет.

Работал он не щадя себя и заслужил добрую память среди моряков всех флотов.

Пополнился и подводный флот. Появилась Краснознаменная, ордена Ушакова бригада подводных лодок. Командовал ею прославленный подводник Герой Советского Союза контр-адмирал И. А. Колышкин.

Помню, сколько жаловался когда-то Головко на слабость своей авиации, на отсутствие аэродромов. А теперь было несколько дивизий и других крупных авиасоединений. Командовали ими геройские летчики, выросшие до генералов, – А. В. Жатьков, С. М. Шевченко, Н. К. Логинов, М. В. Семенихин и другие. Воздушные силы флота возглавлял с начала 1943 года генерал-лейтенант А. Х. Андреев.

А какой могучей стала береговая артиллерия, которой командовал здесь генерал-майор И. А. Кустов!

Вот так. Силы гитлеровцев таяли с каждым часом. А наши росли и росли. Поистине богатырь наш советский народ!

Командующий Карельским фронтом генерал армии К. А. Мерецков и командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко вместе обсудили приказ Ставки. Кое-какие указания адмирал Головко получил от меня. С флотскими специалистами поработали офицеры Главного морского штаба и управлений Наркомата. Работники тыла принимали меры по материально-техническому обеспечению действий флота.

Первоначально командующий фронтом предложил одновременно с началом наступления на суше высадить на южное побережье губы Малая Волоковая десант в составе двух бригад морской пехоты с задачей выйти на дорогу Печенга – река Титовка и отрезать отход войскам противника. Однако Генеральный штаб и мы не согласились с этим вариантом. Рано еще было обе бригады морской пехоты снимать с оборонительных позиций.

Мерецков и Головко разработали другой вариант. По нему морские бригады при содействии авиации и кораблей флота должны были прорвать оборону противника перед фронтом Северного оборонительного района, отбросить отсюда вражеские войска и только после этого высадить десанты на побережье, овладеть дорогой Титовка – Пророваара, отрезать отход немцам с рубежа реки Западная Лица и, соединившись с частями 14-й армии, совместно развивать наступление на Петсамо.

Флоту предписывалось обеспечить перевозку войск 14-й армии из Мурманска на западный берег Кольского залива и ее снабжение.

Общее руководство действиями флота на морском и приморском направлениях осуществлял адмирал А. Г. Головко. Свой пункт управления он развернул на полуострове Рыбачий.

Официально считается, что наступление войск Карельского фронта началось 7 октября. Но еще за два дня до этого на главном направлении была прорвана оборона противника, форсирована река Титовка, и наши части значительно продвинулись на запад. А тут подоспел десант, высадившийся на берегу губы Малая Волоковая и устремившийся в южном направлении. Только после этого развернулось наступление главных сил. Когда была прорвана вражеская оборона на перешейке полуострова Средний, противник, опасаясь окружения, стал спешно отводить свои войска.

В тот же день командующему флотом была послана депеша: «Нарком считает весьма желательным участие флота в занятии нашей будущей ВМБ и крупнейшего населенного пункта на Севере».

Начальник Главного морского штаба не случайно употребил не совсем приказное выражение: «нарком считает желательным», ибо Северный флот взаимодействовал с Карельским фронтом, и в таких случаях я считал, что лучше советовать, чем категорически приказывать.

Этой телеграммой перед североморцами была поставлена, собственно, новая задача. Раньше речь об освобождении порта Линахамари, расположенного на западном берегу Печенгской губы, не заходила. Теперь флоту предписывалось высадить здесь десант, чтобы содействовать нашим войскам в быстрейшем освобождении Петсамо и закрыть дорогу для отступления в Норвегию остаткам разгромленных частей противника.

На долю североморцев выпала честь самостоятельно занять порт Линахамари. Они предложили смелый план. Было известно, что длинный и узкий фьорд, ведущий в порт, противник прикрывает огнем многих орудий разных калибров. Все эти

огневые точки хорошо укрыты, их не подавить ни авиацией, ни артиллерией. Решили прорываться на самых быстроходных и маневренных кораблях – торпедных катерах и малых охотниках. Именно на них пойдет десант, причем высаживаться будет непосредственно на причалы порта.

В этой десантной операции был использован опыт многих десантов, которые за время войны осуществили наши моряки и на Балтике, и на Черном море, и здесь, на Северном флоте. Смелость, решительность, точный расчет сквозили в действиях и экипажей катеров и морских пехотинцев.

Морская пехота! Ее слава началась давно. В блестящую победу над шведами в знаменитом Гангутском сражении 27 июля 1714 года весомый вклад внесла русская морская пехота. Русская морская пехота прославилась при взятии крепости Корфу в 1799 году, когда эскадра Ф. Ф. Ушакова изгоняла захватчиков с греческих островов, возвращая свободу местному населению.

Участвовала морская пехота и в Бородинском сражении, совершив затем вместе с армией путь от Москвы до Парижа.

Моряки сражались в Севастополе во время Крымской войны в прошлом столетии. Тогда, как известно, обстановка вынудила русских моряков затопить свои корабли, только что одержавшие победу у Синопа. Другого выхода не было: следовало закрыть вход в Северную бухту и тем самым спасти Севастополь. К тому же русские старые парусные корабли не могли сражаться с паровыми кораблями противников – англичан и французов.

В годы гражданской войны моряки тоже сходили с кораблей и сражались под Петроградом, на Волге и Каме, на Онежском озере, берегах Каспийского моря. Командовали ими Дыбенко, Кожанов, Железняков и другие командиры, выдвинутые из самой гущи матросской массы.

Перед Великой Отечественной войной у нас морской пехоты было мало. Ряды ее стали множиться с первых же дней боев. Уже при обороне Либавы сотни моряков покинули корабли, чтобы вместе со стрелковыми частями сражаться на суше.

В июле – августе 1941 года нависла угроза над Таллином. Ставка приказала командованию Балтийского флота взять на себя ответственность за оборону главной военно-морской базы на Балтике. Для усиления сухопутного гарнизона были сформированы отряды и батальоны моряков.

Нелегко было морякам сражаться на суше: они почти не знали тактики сухопутного боя. Приходилось учиться под огнем. А такая учеба никогда не обходится без крови. Моряки несли потери. Но их порыв был так неудержим, а отвага так безгранична, что они и в этих условиях побеждали. «Черной

смертью» прозвали их фашисты еще в Либаве, вид моряков наводил страх на врага.

Морские бригады, полки и батальоны вместе с сухопутными частями обороняли на Черном море Одессу, Очаков, Николаев, Севастополь, на Балтике – Ленинград, на Севере – Мурманск.

В самый тяжелый первый период борьбы Верховное Главнокомандование сосредоточивало усилия всех видов Вооруженных Сил на отражение вражеского натиска. Ставка обратилась за помощью к морякам. Повсюду на флотах стали создаваться бригады морской пехоты (они большей частью состояли из личного состава флота) и морские стрелковые бригады, где моряки являлись лишь костяком, а остальной личный состав – из разных родов войск.

Пожалуй, не было ни одного фронта, где бы не воевали эти бригады.

О морских пехотинцах с похвалой отзываются маршал Г. К. Жуков, наблюдавший за их действиями в битве под Москвой, маршал В. И. Чуйков, которому довелось иметь дело с ними под Сталинградом, маршал К. А. Мерецков, которому вместе с ними пришлось воевать на Карельском фронте. Исключительно высоко оценивал героизм морских пехотинцев маршал Л. А. Говоров.

Посреди села Белый Раст, недалеко от Москвы, где сражалась 64-я морская бригада, высится памятник. Золотом сияет надпись: «Героическим морякам, павшим смертью храбрых в боях с немецкими захватчиками при защите родной Москвы. Декабрь 1941 г.» Памятник воздвигнут в селе Языкове, где сражался со своей 71-й морской бригадой, сформированной из тихоокеанцев, полковник Я. П. Безверхов. Если вы поездите по Подмосковью, насчитаете более десятка таких памятников, установленных там, где беззаветно сражались моряки, сошедшие на сушу по специальному решению Государственного Комитета Обороны. Мне хорошо запомнились в те трудные дни слова Верховного Главнокомандующего, адресованные мне: «Проследить за формированием морских бригад». Помнится отправка на фронт отряда моряков, сформированного из личного состава центральных управлений ВМФ. Перед тем как уйти в бой, моряки дали клятву умереть, но отстоять Москву. Странно было видеть, как над заснеженным полем бьется на ветру бело-голубой морской флаг, который мы привыкли видеть на корабельных мачтах.

Правильно ли, что моряки использовались на берегу? Да, это целиком соответствовало нашей военной доктрине, которая требует направлять все усилия для достижения единой цели.

Полмиллиона моряков сражались на берегу. Вдумайтесь в эту

цифру. Ведь флот по сравнению с другими видами Вооруженных Сил имеет относительно мало личного состава. И конечно, мы такое количество не набрали бы на кораблях. Встали под ружье все поколения советских моряков – от подростков-юнг до людей пожилого возраста.

Когда бои шли в прибрежных районах, мы морскую пехоту использовали прежде всего в первых бросках десантов, которые должны были зацепиться за кромку берега и удержать ее до подхода главных сил. Нередко такие десанты комплектовались полностью из моряков. Потому что все знали: они легче перенесут путь по морю, какой бы ни бушевал шторм, их не устрашит ни ледяная вода, ни грохот прибоя.

И вот при прорыве в порт Линахамари вновь во всем блеске проявились лучшие качества нашей морской пехоты. Стремительные катера мчались сквозь стену огня. На их палубах, сжимая в руках оружие, находились морские пехотинцы, те самые, что три года дрались в насквозь промерзших скалах хребта Муста-Тунтури, высаживались на берегу Западной Лицы, участвовали и в других десантах, так что за плечами каждого теперь был опыт многих боев. Возглавлял десант командир 63-й бригады морской пехоты полковник А. М. Крылов. Вместе с ним находился начальник политотдела полковник Г. М. Фомин.

На всем протяжении фьорда вражеский огонь был убийственный. Но не зря говорят, что смелого пуля боится. Потерь оказалось совсем мало.

Катера вели испытанные командиры А. О. Шабалин, Е. А. Успенский, С. Г. Коршунович, С. Д. Зюзин. В первом броске десанта шли 660 морских пехотинцев под командованием майора И. А. Тимофеева. Вот и причалы. Первым высадился со своими подчиненными старший сержант И. П. Каторжный. Вскоре он вместе с рядовым И. В. Королевым водрузил красный флаг над портовым зданием.

Все решили внезапность, быстрота, дерзость. Они ошеломили врага. Немецкий командир базы Линахамари только и успел передать в Киркенес: «Большевистские катера прорвались в базу. Срочно эвакуируюсь!».

Противник ожесточенно сопротивлялся. Бои продолжались несколько дней. Но гитлеровцы уже ничего не смогли изменить. 15 октября войска Карельского фронта и части флота заняли Петсамо и продолжили наступление вдоль побережья. В ходе этого наступления моряки высадили еще три тактических десанта.

После освобождения Линахамари Северный флот получил удобную базу в Варангер-фьорде.

25 октября 1944 года в Москве загремел салют по случаю освобождения нашими войсками города Киркенеса. Этот салют означал, что освобождены от фашистских захватчиков первые километры территории Норвегии. Советская Армия, выполняя свою великую освободительную миссию, вступила на землю этой скандинавской страны.

Мы в Москве любовались разноцветным огненным дождем, когда мне позвонил А. Г. Головко, доложил об успехах.

– Поздравляю, – сказал я. – Как раз по этому случаю Родина салютует вам, северянам.

Я связался с К. А. Мерецковым, поздравил его.

– Салуд, камарадо! – отозвался Кирилл Афанасьевич. – Тебе большое спасибо за моряков. Молодцы! Действовали выше всяких похвал.

На следующий день мы с начальником Главного морского штаба подробно проанализировали обстановку на Севере. Было ясно, что она здесь значительно улучшилась. Все побережье от губы Печенга до Бьекфьорда было очищено от врага. Противник лишился баз и аэродромов в районе Варангер-фьорда. Угроза союзным конвоям значительно убавлялась. Английское адмиралтейство вновь стало формировать крупные конвои, состоявшие из 30–50 транспортов, и выпускать их сразу, а не делить на две части, как раньше.

Правда, с потерей своих баз во Франции и Бельгии немцы перебазировали на Север много своих подводных лодок, которые чаще стали появляться в южной части Баренцева моря. Но большого ущерба они нанести не смогли. На пути следования конвоев стали активнее действовать поисковые ударные группы, состоявшие из надводных кораблей и подводных лодок. Они успешно справлялись со своей задачей – поиском и уничтожением вражеских лодок. В результате, например, конвой «QW-58» прибыл в наши порты без единой потери, хотя на пути его следования действовали 15 вражеских лодок и десятки самолетов.

К концу 1944 года мы вместе с союзниками полностью господствовали на Северном морском театре. Только наши подводные лодки потопили 20 вражеских транспортов и более 10 боевых кораблей противника.

Флотская авиация стала все чаще практиковать массированные налеты на немецкие конвои. Были случаи, когда в последовательных ударах по вражеским судам участвовало до 800 самолетов. Концентрированным ударом был полностью уничтожен, например, вражеский конвой у мыса Кибергнес. В течение 14 минут над ним прошло свыше 120 самолетов. За год

морские летчики потопили и повредили более 90 фашистских судов.

Активность всех сил Северного флота на вражеских коммуникациях заставила немцев еще более усилить охранение конвоев. Нередко всего лишь один транспорт теперь сопровождали до 10 и более боевых кораблей. А на побережье немцы установили много артиллерийских батарей. Только таким образом конвои смогли достигать пунктов назначения. Чтобы разбить кольцо охранения, нашим торпедным катерам приходилось вести атаки несколькими группами, нанося последовательные удары по транспортам. Как и авиация, катера тоже перешли к массированным нападениям. Все чаще командование флота наносило удары по вражеским конвоям одновременно различными родами морских сил: авиацией, подводными лодками и торпедными катерами. Руководить такими операциями стал лично командующий флотом. Все силы обычно сосредоточивались на полуостровах Рыбачий и Средний. Когда в море появлялся вражеский конвой, его атаковали одновременно и подводники, и летчики, и экипажи торпедных катеров. Этот тактический прием был достаточно эффективным.

Северный морской театр в годы войны, как я уже говорил, был одним из основных путей общения с нашими союзниками. Чтобы читатель яснее представил себе размеры и масштабы перевозок военных грузов, приведу несколько цифр. Если в 1941 году по северным морским путям проследовало 45 транспортов, то в 1944 году это число достигло 248. А всего за войну к нам пришло 42 конвоя с общим числом транспортов 813. Потери составили 58 единиц – не так много, если учесть ожесточенность борьбы на морских коммуникациях.

На Дунае

Обстановка на Черном море к августу 1944 года складывалась для нас благоприятно. Немецко-румынский флот после боев за Одессу и Крым значительно убавился, к тому же он потерял многие базы. Теперь в его распоряжении остались лишь румынские и болгарские порты Констанца, Сулина, Варна, Бургас. Следовательно, операционная зона для врага значительно сократилась.

В связи с изменением политической ориентации Турции (2 июля 1944 года Турция порвала дипломатические отношения с Германией) заметно снизилась активность морских перевозок через Босфор. Более напряженными оставались дунайские пути сообщения, где перевозки обеспечивала румынская речная флотилия.

Воды у северо-западного побережья Черного моря были засорены минами, поэтому пускать сюда крупные корабли было рискованно. Основные задачи возлагались на малые корабли и на флотскую авиацию, которая значительно пополнилась и теперь насчитывала более 900 самолетов.

По решению Ставки, как я уже писал, в апреле была сформирована Дунайская военная флотилия (командующий – контр-адмирал С. Г. Горшков, член Военного совета – капитан 1 ранга А. А. Матушкин, начальник штаба – капитан 1 ранга А. В. Свердлов). Она действовала все более активно.

Аркадия Владимировича Свердлова я помню еще по крейсеру «Червона Украина», где он был старшим артиллеристом. Однажды в присутствии командующего флотом И. К. Кожанова он выдержал суровый экзамен, стреляя по щиту на предельной дистанции на большой скорости, к тому же в плохую погоду. Стрельба получилась отличной, и комфлота, отдавая по этому случаю телеграмму по флоту, начал ее словами: «Впервые я видел такую стрельбу».

В звании капитана 3 ранга А. В. Свердлов возглавил штаб Азовской флотилии и проявил себя прекрасным руководителем. Ему обязана флотилия успехами целого ряда труднейших операций.

Как рассказывал А. В. Свердлов, служба на Азовском море была для него прекрасной школой. Флотилией командовал вице-адмирал С. Г. Горшков.

Азовская флотилия участвовала в Керченско-Феодосийской десантной операции, сражалась у стен Новороссийска, а затем освобождала азовские города, снова форсировала Керченский

пролив и дралась за Крым.

Когда вновь организованная Дунайская флотилия помогала войскам 2-го и 3-го Украинских фронтов освобождать европейские города, капитан 1 ранга А. В. Свердлов и здесь сделал очень много.

У нас было немало хороших начальников штабов, от работы которых зависел успех боевых действий. Одним из таких энергичных офицеров был А. В. Свердлов.

20 августа началась Ясско-Кишиневская операция. Перешли в наступление войска 2-го и 3-го Украинских фронтов. Одновременно силами ВВС Черноморского флота был нанесен удар по Констанце – основной военно-морской базе Румынии.

По данным разведки, в порту Констанца в это время находилось до 150 боевых кораблей, вспомогательных судов и плавсредств. Около 50 кораблей и судов базировалось в Сулине. Словом, в двух этих румынских портах располагались основные силы вражеского флота.

Удар был продуман до мелочей. Было решено вначале бомбить Сулину. Туда направили четыре группы штурмовиков – около 30 «Ил-2», в сопровождении истребителей. Пока враг отбивал эту атаку, одиночные самолеты 5-го минно-торпедного авиаполка сбрасывали дымовые бомбы на Констанцу, ослепляя вражескую зенитную артиллерию. Большая часть фашистских истребителей была оттянута на Сулину. Этим воспользовались основные силы нашей авиации. 13-я дивизия пикировщиков, состоявшая из 59 самолетов, под прикрытием 77 истребителей налетела на Констанцу. Удары наносились тремя группами. Было уничтожено и повреждено около 70 боевых кораблей и судов, причинены большие разрушения в порту. Удары флотской авиации по Констанце и Сулине продолжались до 25 августа. Оба фашистских порта были, по сути дела, парализованы.

Ю. Майстер, которого я уже не раз цитировал, по этому поводу пишет:

«Вследствие атак советской авиации произошло совершенно противоположное тому, что планировалось. С уходом германских кораблей из Сулины Дунай отдавался русским». И далее: «После того как германо-румынские корабли и базы были выключены ударами авиации, русские предприняли несколько десантных операций, которые вместе с наступлением советской армии привели к падению правительства Антонеску, разгрому сухопутных войск и капитуляции Румынии».

Корабли Дунайской флотилии в это время действовали на Днестре. Морякам пришлось много поработать, когда командующий 3-м Украинским фронтом приказал войскам

форсировать Днестровский лиман. В состав десанта входили войска 46-й армии (3-й мотоциклетный полк, части 1-го гвардейского укрепленного района, батальон амфибий, 83-я и 255-я бригады морской пехоты) численностью более 8 тысяч человек и техника: танки, орудия, минометы. Форсирование лимана началось в ночь на 22 августа. Две группы плавсредств с войсками и техникой двинулись к западному берегу. С целью внезапности высадки артиллерийская подготовка не проводилась. Посадка войск на плавсредства и переход через лиман осуществлялись с соблюдением максимальной маскировки. Враг обнаружил десант, когда до берега оставалось метров 100–200. Фашисты открыли сильный огонь. К счастью, вовремя подоспела помощь – ударила артиллерия береговой обороны флотилии. Одесской военно-морской базы и 46-й армии. Под прикрытием дымовой завесы штурмовые отряды начали с боем высадку. Достигнув берега, они стремительным броском овладели передовыми окопами. Вслед за ними на берег вышли и закрепились там основные силы войск. Таким образом, на рассвете 22 августа на западном побережье Днестровского лимана наши части овладели плацдармом. Полтора часа спустя после высадки части 83-й бригады морской пехоты вытеснили противника из населенных пунктов Молога, Чагиры Сухие и Чагиры Мокрые. Развивая удар с плацдарма, наши войска прорвали оборону противника и к вечеру овладели городом Аккерман (Белгород-Днестровский). В этих боях было уничтожено и взято в плен более 1 тысячи солдат и офицеров.

Чтобы окружить приморскую группировку противника, необходимо было отрезать ей пути отхода. Дунайская военная флотилия получает новую задачу – прорваться в дельту Дуная и высадить десанты в тыл противнику. Командующий флотилией приказал командиру 4-й бригады речных кораблей капитану 2 ранга П. П. Давыдову в ночь на 24 августа форсировать Килийское гирло Дуная, а командиру Керченской бригады бронекатеров капитану 3 ранга П. И. Державину высадить 384-й отдельный батальон морской пехоты у Жебриян, а затем следовать за бригадой речных кораблей к Килийскому гирлу и совместно с десантом овладеть районом Вилково, Килия.

Вечером 23 августа отряды кораблей вышли из Одессы. На рассвете суда с десантом были у Жебриян. После короткого боя десант занял селение. Это было полной неожиданностью для вражеских войск, выходивших из окружения со стороны озера Кундук. Здесь десантники выдержали тяжелый бой. Он кончился тем, что группа немецко-румынских войск на следующий день сложила оружие. В плен было захвачено около 5 тысяч солдат и

офицеров.

А отряд кораблей прорыва под прикрытием торпедных катеров и авиации флота на рассвете 24 августа вошел в Килийское гирло Дуная и, не встретив сопротивления противника, начал движение вверх по реке. Утром он уже достиг Вилково и открыл огонь по скопившимся на берегу для переправы через Дунай вражеским войскам. В порт был высажен десант. Противник после короткого боя отошел, боясь оказаться в окружении: на северную окраину Вилкова вступили наши морские пехотинцы, высадившиеся в Жебриянах. В Вилково было пленено 2 тысячи солдат и офицеров противника.

Наши бронекатера шли вверх по Дунаю, уничтожая переправы, огневые точки и скопления вражеских войск по обоим берегам реки.

Быстрое продвижение советских войск предрешило судьбу профашистского правительства Антонеску. 23 августа в Румынии вспыхнуло вооруженное восстание. Положение немецких войск в Румынии стало шатким. Однако гитлеровское руководство еще не теряло надежды на восстановление своих утраченных политических и военных позиций. По приказу Гитлера немецкие войска начали наступление на Бухарест, а их авиация обрушила бомбовые удары на румынскую столицу. Тогда вновь сформированное правительство Румынии объявило фашистской Германии войну. В районе Бухареста и Плоешти начались бои между вчерашними союзниками – немецкими и румынскими частями.

После окружения кишиневской группировки войска 2-го и 3-го Украинских фронтов продолжали наступление в юго-западном и западном направлениях.

Командующий Черноморским флотом действующие в бассейне Дуная силы разделил на две группировки. Дунайская военная флотилия должна была продвигаться вверх по Дунаю, чтобы оказать помощь войскам 3-го Украинского фронта в переправе через реку, а сформированная Резервная военно-морская база Черноморского флота (командир – капитан 1 ранга А. В. Свердлов) получила задачу закрепиться в Вилково, а затем захватить Сулину и обеспечить свободу плавания в дельте и нижнем течении Дуная.

26 августа корабли флотилии заняли Тулчу, а отряд из шестнадцати бронекатеров и 384-й отдельный Николаевский батальон морской пехоты 27 августа овладели портом Сулина. Румынская речная флотилия капитулировала, и мы полностью овладели нижним течением Дуная. Приморская группировка противника была полностью окружена.

Важнейшими особенностями боевой деятельности сил Черноморского флота по овладению дельтой Дуная явились быстрое переразвертывание сил, стремительные темпы продвижения и умелое ведение самостоятельных действий до установления непосредственного контакта с сухопутными войсками. Это помогло черноморцам выйти к важнейшим дунайским портам и овладеть ими еще до подхода войск 3-го Украинского фронта. Днем 25 августа командующий Дунайской военной флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков доносил из Килии наркому ВМФ и командующему Черноморским флотом: «Частей армии нет. Прошу уточнить обстановку на фронте».

Морская группа при штабе 3-го Украинского фронта тоже получила сообщение:

«Доложите Бирюзову: Килия занята десантом, и пока войска 46-й армии не вышли к Дунаю, положение Горшкова напряженное».

Перед Советскими Вооруженными Силами был открыт путь на Балканы.

Ставка приказала 3-му Украинскому фронту развивать наступление, занять Добруджу и выйти на румыно-болгарскую границу. Форсировав Дунай на участке Галац – Измаил, главные силы фронта должны были к 2–3 сентября овладеть Констанцей. Так как решение этой задачи было связано с овладением портами и форсированием Дуная, то и на Черноморский флот возлагались немалые задачи. Мы этот вопрос обсудили с начальником Главного морского штаба. Адмиралу Октябрьскому было направлено соответствующее распоряжение. В нем указывалось, что основной ближайшей задачей Черноморского флота является захват и освоение военно-морской базы Констанца. На Дунайскую военную флотилию возлагалась организация портов, военно-морских комендатур, траления и судоходства в нижнем течении Дуная. Одновременно флотилия должна выделить бронекатера для совместных действий с частями Красной Армии, переправлять войска, уничтожать уцелевшие на побережье разрозненные группы противника, держать в готовности корабли для обеспечения смежных флангов 46-й и 57-й армий.

В течение двух недель – с 24 августа по 8 сентября – флотилия переправила через Дунай 179 тысяч человек и много техники.

Стремительным был наступательный марш наших частей. Находившиеся на Дунае фашистские военно-морские силы оказались бессильными помешать ему.

После потери дельты реки немецкое командование стянуло корабли и плавсредства в Браилов. 25–26 августа они двинулись

вверх по Дунаю. Суда были нагружены до отказа эвакуировавшимися войсками и демонтированным оборудованием дунайских портов. В начале сентября корабли достигли Прахова. Но дорогу им преградили части 2-го Украинского фронта, вышедшие к Железным Воротам. Гитлеровцы затопили суда (около 200 единиц!), а сами бежали на запад.

На приморском направлении продолжалось стремительное движение войск 3-го Украинского фронта, переправившихся через Дунай. Констанцы и румыно-болгарской границы они достигли раньше сроков, намеченных директивой Ставки.

28 августа командующему румынским флотом было предложено в течение суток сложить оружие. Он принял советские условия на следующий день. В Констанцу самолетом была переброшена оперативная группа штаба ВВС Черноморского флота; одновременно в город вошли танковые части 3-го Украинского фронта. 30 августа туда же пришел из Сулины отряд сторожевых и торпедных катеров с морской пехотой. С ним прибыл член Военного совета флота И. И. Азаров. Находившийся в Констанце командующий румынским флотом доложил ему о принятии условий капитуляции и готовности выполнить все требования советского военно-морского командования. Сразу же после занятия Констанцы началось перебазирование ВВС Черноморского флота на аэродромы Румынии и надводных кораблей – в Констанцу. 8 сентября в этот город была переведена оперативная группа штаба флота.

Войска 2-го Украинского фронта, подавив сопротивление немцев в районе Плоешти, овладели 30 августа этим важнейшим промышленным центром, а 31 августа вступили в Бухарест. Войска 3-го Украинского фронта к 5 сентября вышли на румыно-болгарскую границу.

Даже после выхода Румынии из гитлеровского блока реакционное правительство Болгарии все еще продолжало проводить прогерманскую политику, под маской нейтралитета оказывать помощь фашистам. Это заставило Советское правительство 5 сентября объявить Болгарии войну.

В соответствии с указаниями Ставки 3-й Украинский фронт готовился к вступлению на территорию Болгарии. Для содействия ему Черноморский флот выделил авиационные части, корабли Дунайской флотилии, торпедные катера, подводные лодки и части морской пехоты. По плану, утвержденному Военным советом флота 2 сентября 1944 года, черноморцы должны были с помощью подводных лодок, торпедных катеров и авиации блокировать немецкие корабли в Варне и Бургасе, огнем

корабельной артиллерии содействовать продвижению приморского фланга войск, высадкой десантов захватить порты Варна и Бургас.

Освобождению Болгарии Ставка придавала большое значение. В штаб командующего 3-м Украинским фронтом вылетел маршал Г. К. Жуков. Мне было приказано лететь вместе с ним. В самолете Георгий Константинович сказал мне, что перед вылетом он разговаривал с Георгием Димитровым, тот его заверил: «Войны наверняка не будет, болгары встретят советские войска не огнем артиллерии и пулеметов, а хлебом и солью по нашему старому славянскому обычаю». Димитров сказал, что болгарские коммунисты развернули большую работу в частях болгарской армии, а партизаны готовятся к выступлению.

30 августа мы с маршалом Г. К. Жуковым прибыли в штаб фронта, расположенный в Фетешти, недалеко от Чернаводского моста. Там же был и маршал С. К. Тимошенко, осуществлявший координацию действий 2-го и 3-го Украинских фронтов.

Улучив время, я осмотрел Чернаводский мост. Недавно авиация Черноморского флота совершила по нему несколько налетов, чтобы прервать сообщение через реку, когда здесь еще был противник. Я поручил находившемуся при штабе фронта контр-адмиралу С. Ф. Белоусову выяснить результаты бомбежек. Полученные им сведения были разноречивы: одни утверждали, что мост был поврежден и сообщение по нему недели на две было прекращено, другие (тоже очевидцы) убеждали, что налеты были действительно сильными и несколько бомб даже попали в мост, но движение по нему не прекращалось.

Сейчас по мосту шли наши войска. Больших разрушений я не обнаружил. Скорее всего, наши налеты не причинили мосту серьезного вреда. Жизнь показала, что бомбежка с воздуха таких целей, как мост или одиночный корабль, даже стоящий на якоре, дело сложное. Почти бесполезно бомбить с горизонтального полета и с большой высоты. Требуется массированный налет и бомбежка с пикирования, тогда еще можно рассчитывать, что несколько бомб попадут в цель.

Разговор с Ф. И. Толбухиным был деловым и конкретным. Командующий фронтом ознакомил меня с обстановкой и наметками будущих действий войск фронта. Я в свою очередь рассказал, чем может помочь ему Черноморский флот. Договорились с Толбухиным, что я буду информировать его о подготовке флота через своего представителя при штабе фронта контр-адмирала С. Ф. Белоусова, а он обещал своевременно известить меня о времени выступления, когда будет получено решение Ставки. Г. К. Жуков оставался в Фетешти, а я выехал в

Констанцу, где находилась оперативная группа штаба Черноморского флота. Хотя серьезного сопротивления в Болгарии не ожидалось, было решено подготовить небольшие десанты в порты Варна и Бургас. Черноморский флот полностью господствовал на море, а его авиация – в воздухе.

Я остался в Констанце, ожидая сигнала из штаба фронта, 7 сентября связался по телефону с маршалом Г. К. Жуковым. Но он все еще не знал точной даты выступления. Только утром 8 сентября из штаба фронта сообщили: «Начинаем!».

Командование флота предложило, не ожидая прибытия в Бургас и Варну наших кораблей, перебросить в эти порты небольшие десантные партии на самолетах типа «Каталина». Был некоторый риск, но я согласился и не без волнения ожидал первых донесений.

Все произошло так, как предсказывал Георгий Димитров. Моряков встретили хлебом и солью.

Почти одновременно с выступлением наших войск – 9 сентября – произошло восстание в столице Болгарии Софии. Возглавила его Болгарская рабочая партия.

Реакционное правительство было свергнуто. Вновь образованное правительство во главе с К. Георгиевым объявило войну фашистской Германии.

В соответствии с директивой Ставки боевые действия советских войск против Болгарии с 22 часов 00 минут 9 сентября были прекращены.

Когда мы снова встретились с Ф. И. Толбухиным, он пошутил:

– Вот как теперь стало: готовились, готовились, а воевать не пришлось.

– Почаще бы так, – ответил я.

С Федором Ивановичем Толбухиным и его войсками нашим морякам доводилось часто взаимодействовать. И никогда не возникало никаких шероховатостей.

Разгром Советскими Вооруженными Силами группировки противника на южном крыле советско-германского фронта в августе – сентябре 1944 года имел важнейшее политическое и стратегическое значение. В результате этого удара была освобождена Молдавия, выведены из гитлеровского блока Румыния и Болгария, объявившие войну Германии. Победа Советских Вооруженных Сил в этих странах дала возможность их народам установить у себя народно-демократический строй. А фашистская Германия лишилась возможности использовать в дальнейшем экономический и военный потенциал двух этих государств.

Действия соединений и частей флота в период освобождения

Румынии и Болгарии получили высокую оценку Верховного Главнокомандования. Им были присвоены наименования Сулинские, Варненские, Бургасские – по названиям тех портов, которые они освобождали.

По существу, с 9 сентября военные действия на Черном море были окончены. Черноморцы переключились на траление, восстановление освобожденных баз, обеспечение народнохозяйственных перевозок и организацию судоподъемных работ.

А Дунайская флотилия продолжала взаимодействовать с Украинскими фронтами в верховьях Дуная.

С 28 сентября по 21 октября 1944 года она участвовала в Белградской операции. В канун наступления флотилия переправила через Дунай войска 57-й армии 3-го Украинского фронта и 46-й армии 2-го Украинского фронта, всего более 170 тысяч человек, много вооружения и боеприпасов. В боях за освобождение Белграда активно участвовали войска Народно-освободительной армии Югославии и болгарские войска.

Наступление 57-й армии началось в ночь на 29 сентября форсированием реки Тимок. Когда здесь разгорелись бои, отряд кораблей прошел вверх по Дунаю и высадил десант в порт Радуевац. Этот удар в тыл сломил сопротивление противника. Наши войска быстро форсировали Тимок и вышли к Радуевацу. С 1 октября войска 57-й армии повели наступательные бои в приграничных с Румынией районах Югославии. Чтобы помочь им, корабли Дунайской флотилии сосредоточивались в районе Турну-Северина. Им предстояло преодолеть труднопроходимый участок Дуная – знаменитые Железные Ворота, где скорость течения в осенние дни достигает 16 километров в час. Положение усугублялось тем, что фарватер реки был загроможден потопленными фашистами судами и засорен минами. Моряки с помощью инженерных войск расчистили фарватер, разведали обходные пути на засоренных минами участках. Путь нашим мониторам и катерам был открыт. Железные Ворота миновали 16 бронекатеров. Они сосредоточились на подступах к Смедерово. Вскоре сюда же подошли 5 катеров-тральщиков.

Порт Смедерово, расположенный в 54 километрах ниже Белграда, являлся мощным узлом вражеской обороны, прикрывавшим столицу Югославии с юго-востока. Здесь была сосредоточена сильная группировка войск численностью до 20 тысяч человек с большим количеством полевой артиллерии. На окраинах города и в порту стояли врытые в землю танки, на станции находился бронепоезд. Гарнизон города готовился к длительной обороне.

В сложившейся обстановке важно было не только овладеть Смедерово, но и не допустить отхода отсюда крупной вражеской группировки, которая могла бы усилить гарнизон Белграда.

Командующий 57-й армией предложил командованию Дунайской флотилии высадить десант за приречным флангом обороны противника, чтобы перерезать дорогу, идущую от Смедерово к Гроцка и Белграду.

Командующий флотилией вице-адмирал С. Г. Горшков решил высадить десант в районе Смедерово в ночь на 16 октября. Одновременно командир бригады бронекатеров Герой Советского Союза капитан 2 ранга П. И. Державин высылал 1-й гвардейский дивизион капитан-лейтенанта С. И. Барботько к Белграду.

В назначенный час 6 бронекатеров с десантом, несмотря на сильный огонь вражеской артиллерии и минометов, прорвались вверх по Дунаю и высадили десант примерно в километре от Смедерово. Огонь бронекатеров помог десантникам закрепиться на берегу, а затем перехватить шоссейную дорогу, тем самым отрезав вражеским войскам пути отхода. Все попытки противника выбить десантников ни к чему не привели. После штурма города советскими войсками его гарнизон сложил оружие.

А 18–20 октября шли упорные бои уже в самом Белграде. Артиллерийскую поддержку войскам 57-й армии, 4-го гвардейского механизированного корпуса и югославским дивизиям, штурмовавшим Белград, оказывали бронекатера 1-го гвардейского дивизиона и артиллерия берегового отряда сопровождения Дунайской флотилии. Вскоре враг здесь был разбит. А силы у гитлеровцев на этом направлении были немалые – более 20 дивизий.

После освобождения Белграда и всей Югославии началась перегруппировка войск 2-го и 3-го Украинских фронтов, готовившихся к Будапештской операции. Дунайская флотилия принимала в этом самое активное участие. Она производила переправу и перевозку войск. Только с 18 по 25 октября на участке Дубровица – Гроцка было переправлено на левый берег Дуная более 18 500 человек, 400 орудий и минометов 57-й армии, а неподалеку от Белграда переправлен в полном составе 4-й гвардейский механизированный корпус и Первая болгарская армия; из Белграда к Нови-Саду тоже было перевезено немало войск, автомашин и грузов.

Командование флотилии получило мой приказ, в котором говорилось о создании дополнительных сил:

1-й бригады речных кораблей (командир – капитан 2 ранга П. И. Державин) в составе 3 мониторов и 35 бронекатеров; 2-й бригады речных кораблей под командой капитана 2 ранга А. Ф.

Аржавкина (3 монитора, 16 бронекатеров и 16 минных катеров); бригады траления во главе с Народным Героем Югославии капитаном 2 ранга Г. Н. Охрименко (36 катеров-тральщиков).

До 12 ноября штаб флотилии находился в Измаиле, а затем перебазировался в район Турну-Северина, где оставался до ликвидации будапештской группировки противника. Флагманские командные пункты 1-й и 2-й бригад кораблей развертывались вблизи армейских, корпусных и дивизионных штабов. Бронекатера 1-й бригады сосредоточились в районе Байя. Сюда же прибыла из Бургаса 83-я отдельная Новороссийская дважды Краснознаменная, ордена Суворова 11 степени бригада морской пехоты, которую командующий фронтом оперативно подчинил командующему Дунайской флотилией.

В ночь на 1 декабря 1944 года началось наступление левого фланга 4-й гвардейской армии. 400 десантников, преодолев противодействие противника, высадились и после трехчасового боя захватили Герьен. На захваченный участок правого берега Дуная сразу же были переправлены части 83-й отдельной бригады морской пехоты, а затем и 1-й стрелковый корпус. Вскоре сюда переправился и 31-й стрелковый корпус.

12 декабря произошла смена командующих флотилией. Новым ее командующим стал контр-адмирал Г. Н. Холостяков.

Георгия Никитича я знал еще по училищу. Не раз встречался с ним в войну на переднем крае борьбы под Новороссийском – он командовал Новороссийской военно-морской базой. Это энергичный и отважный человек. В критические моменты – а под Новороссийском их было много – он нередко брал в руки автомат и сам водил матросов в бой. Холостяков умело руководил высадкой десантов в Новороссийский порт, в Эльтиген.

Когда потребовалось назначить нового командующего флотилией, я без колебаний назвал кандидатуру Холостякова. И я не ошибся – под его командованием флотилия успешно решала задачи. Об этом мне не раз приходилось слышать от маршалов Р. Я. Малиновского и Ф. И. Толбухина.

В ходе Будапештской операции, которая закончилась 13 февраля 1945 года освобождением венгерской столицы и полным разгромом вражеской группировки, Дунайская флотилия выполнила ряд важных задач, оказав большую помощь нашим войскам.

Но наиболее отличилась она в своем последнем броске – в Венской операции. Под ожесточенным огнем корабли 20 марта прорвались вверх по Дунаю и высадили батальон морской пехоты неподалеку от Тат в тылу противника. Десанту пришлось нелегко. За четверо суток он отбил 18 вражеских атак, но занятые рубежи

удерживал прочно, пока сюда не подошли наши сухопутные войска.

13 апреля Вена была освобождена от фашистов. За участие в этой операции Дунайская флотилия была награждена орденом Кутузова II степени. Это не первая ее награда. За успешные действия в ходе наступательных операций на южном крыле советско-германского фронта Дунайская флотилия 11 раз отмечалась в приказах Верховного Главнокомандующего, была награждена орденами Красного Знамени, Нахимова I степени и Кутузова II степени. Более 7 тысяч моряков удостоились высоких правительственных наград.

Крымская конференция

В январе 1945 года в Ставке я узнал, что готовится встреча глав правительств антигитлеровской коалиции. Состоится она в Крыму, в Ялте.

Американская и английская делегации должны прибыть самолетами на один из флотских аэродромов. Ожидали, кроме того, прихода американских и английских кораблей, которые должны обеспечить свои делегации связью. На меня возложили ответственность за подготовку аэродрома, обеспечение самолетов, на которых прибудут высокие представители, а также за безопасность американских и британских кораблей в районах Севастополя и Ялты. В те дни Черное море было еще сильно засорено минами, которые то и дело обнаруживались в бухтах. Поэтому следовало надежно протралить пути подхода кораблей и места их стоянки. Вот этим мы немедленно и занялись, узнав о созыве конференции.

Хотя опасности немецкого нападения с воздуха практически уже не было, но принять меры предосторожности считалось тоже нелишним.

Крым уже находился далеко от линии фронта. Самолеты летели с военно-воздушных баз союзников, расположенных в Средиземном море. Я дал указание командующему авиацией ВМФ генерал-полковнику С. Ф. Жаворонкову немедленно вылететь на юг и заняться подготовкой аэродрома. Сам же задержался, чтобы вместе с работниками Главного морского штаба подготовить к конференции вопросы, связанные с флотом.

Наиболее существенным для нашего Военно-Морского Флота был вопрос о вероятном вступлении Советского Союза в войну с Японией и связанном с этим получением по ленд-лизу некоторого количества кораблей для пополнения Тихоокеанского флота. Дело в том, что американцы в самом начале 1945 года совсем еще не были уверены в победе над Японией. Поэтому они и предлагали несколько усилить наш Тихоокеанский флот, рассчитывая на вступление Советского Союза в войну на Дальнем Востоке.

Так что еще до начала конференции в Главном морском штабе составлялись заявки на необходимое число кораблей. Теперь же этот вопрос предстояло решить окончательно.

Я приказал исподволь готовить личный состав, который мог бы быть в случае необходимости немедленно направлен в порты или бухты США, где предполагалась передача этих судов Советскому Союзу. Однако здесь еще было много неясного, и

конкретные шаги можно было предпринять, лишь сообразуясь с решениями конференции.

В то же время готовились различные документы и материалы конференции. Вопросы политического характера, необходимые для этого справки «отрабатывались» в аппарате Народного комиссариата иностранных дел. Генеральный штаб занимался комплексом военных проблем и готовился к встрече с военными представителями наших союзников.

Согласование в действиях вооруженных сил всех стран, борющихся против Германии, становилось к этому времени особенно необходимым.

В Севастополь я приехал за неделю до начала конференции, чтобы проверить, как выполняются указания о подготовке к встрече самолетов и кораблей союзников.

Был конец января, дул холодный северный ветер, еще лежал снег, и только в полдень солнце чуть пригревало. Побывав на аэродромах, я направился в Ялту. Как только миновали Байдарские ворота и спустились вниз, тотчас ощутили настоящую крымскую весну. Ветра как не бывало. Изрядно припекало солнце. Мы даже остановились и вышли из машин, чтобы полюбоваться голубым небом и спокойным бирюзовым морем.

В Ялте стояли теплые дни, и, помнится, приехав туда в шинелях, мы тут же сбросили их и потом все время ходили в кителях. В Ялте я уже застал первого заместителя начальника Генштаба генерал-полковника А. И. Антонова (к началу конференции он стал генералом армии). С Алексеем Иннокентиевичем были три оперативных работника и несколько связистов. За связь отвечал генерал А. А. Грызлов. Дело он поставил превосходно. Отсюда, из небольшого полуподвального помещения дворца, можно было связаться с любым фронтом и флотом.

– Мы еще не оценили современных средств связи, – сказал Грызлов. – А они открывают безграничные возможности для управления войсками. Ведь вы, например, можете отдать спешный приказ флотам из любого пункта, даже находясь на корабле или в самолете.

Нам с Антоновым не понадобилось связываться из Ялты с войсками. Эту работу выполнял аппарат в Москве. В Ялту шли лишь наиболее важные сообщения, которые могли понадобиться для доклада Верховному Главнокомандующему.

Обсудив с генерал-полковником А. И. Антоновым военные вопросы, которые могли встать в ходе конференции, мы договорились подготовить нужные материалы для того, чтобы в случае необходимости дать информацию главе советской

делегации.

Наспех отремонтированные, но неплохо обставленные дворцы уже были готовы к приему гостей. Местом совещаний и размещения американской делегации была Ливадия. В Воронцовском дворце должен был разместиться английский премьер Черчилль со своим персоналом. Советская делегация, уже прибывшая в Крым, занимала вспомогательные помещения Юсуповского дворца, оставив все основные комнаты для руководства.

2 февраля в Крым специальным поездом прибыли И. В. Сталин и В. М. Молотов и сразу направились в свою резиденцию. На следующий день мы встречали британскую и американскую делегации.

3 февраля 1945 года английская и американская делегации, находившиеся на Мальте (там они вырабатывали единую линию), должны были приземлиться на аэродроме. Накануне я уже был на месте. Все выглядело строго и торжественно. Аэродром был готов к приему высоких гостей. На мачтах развевались флаги союзных держав. Недалеко от посадочной полосы стояли палатки, где можно было укрыться от резкого ветра.

Сначала точно в назначенный час в воздухе показался четырехмоторный «Си-54», на борту которого находился английский премьер У. Черчилль. Едва затихли моторы воздушного лайнера и стюардесса открыла двери кабины, как на трапе появилась подвижная, хотя уже довольно тучная фигура Черчилля. Вслед за ним шла молодая женщина в военной форме. Оказалось, это его дочь Сарра. Она сопровождала отца в этой важной исторической поездке.

Черчилль был в черном драповом пальто. На голове – фуражка с блестящим козырьком. Он обошел строй почетного караула, очень внимательно вглядываясь в глаза советских бойцов, словно пытаясь разгадать, что это за люди, прославившиеся на весь мир своим мужеством и непобедимостью. А через несколько минут он уже сидел в палатке и с явным удовольствием угощался русской водкой и икрой.

Глав союзных делегаций встречали В. М. Молотов, А. Я. Вышинский, наши послы в США и Англии А. А. Громыко и Ф. Т. Гусев. На аэродроме, естественно, находились послы США и Англии.

Мне предстояло встретить английского адмирала флота Э. Канингхэма и взять над ним, так сказать, шефство. Мы были знакомы заочно: в Баренцевом море наши флоты взаимодействовали, обеспечивая движение союзных конвоев в Мурманск и Архангельск. Мне много говорили о его властности,

решительности, и я представлял себе адмирала высоким, сильным, пышущим здоровьем. А передо мной предстал человек уже в годах, среднего роста, с воспаленными усталыми глазами. Вскоре мы убедились, что наших скромных познаний во французском языке вполне достаточно для разговора на общие темы. Мы не спеша разговаривали, укрывшись в палатке, пока не услышали оживление на летном поле. Встречать американского президента вышли все, в том числе и английский премьер. Воздушный лайнер коснулся бетонной полосы и, немного пробежав по ней, остановился. С помощью специального лифта-кабины Рузвельта спустили на землю. Два рослых солдата бережно перенесли его в «виллис». Слуга-негр заботливо укутал ему ноги. Машина медленно двинулась вдоль строя почетного караула, замершего по команде «Смирно». Запомнилось бледное лицо президента. По-видимому, длинный путь отнял у него много сил. Нам было известно, что Рузвельт очень болен. Много лет тому назад он перенес полиомиелит, с тех пор у него парализованы ноги. Несмотря на это, у него хватало воли и энергии занимать ответственные посты. Вот уже четыре раза он переизбирался президентом. Но бледно-прозрачное лицо выдавало, что Рузвельт трудится на пределе своих физических сил (менее чем через два месяца он скончался).

Вскоре главы правительств выехали на машинах в Ялту. Мы с Канингхэмом немного задержались, чтобы встретить главнокомандующего американским флотом адмирала флота Э. Кинга. Знакомство с ним имело для меня особое значение: именно с Кингом мы должны были решить вопрос о кораблях для пополнения нашего Тихоокеанского флота. Кинг с первого же взгляда произвел впечатление старого морского волка: подтянутый, высокий, с обветренным красным лицом. Беседовать с ним было труднее, чем с Канингхэмом: я тогда совсем не понимал по-английски, а он не знал никакого другого языка. Выручил начальник личного штаба Рузвельта адмирал флота Леги, взявшийся быть нашим переводчиком. Позднее Леги напишет книгу «Я присутствовал там», в которой вспомнит о наших с ним встречах. Будучи моряком, он с интересом следил за разрешением флотских вопросов и охотно помогал нам.

И. В. Сталин был в Ялте, но гостей не встретил. Говорили, что Черчилль и Рузвельт были в какой-то степени недовольны этим. Впрочем, мы могли понять этот жест И. В. Сталина. Союзники столько лет тянули с открытием второго фронта, предоставляя нам один на один сражаться с фашистской Германией в самые трудные для нас времена. К моменту Крымской конференции Советский Союз не столь уж и нуждался в помощи. Наоборот, нам

пришлось оказывать помощь союзникам. Ведь незадолго до конференции застрявший в Арденнах фельдмаршал Монтгомери со своей армией попал в тяжелое положение и попросил через Черчилля помочь ему. Советское правительство, верное своему союзническому долгу, поступило, как и подобает союзнику – не считаясь с погодой, не дожидаясь, когда «у последнего солдата будет пришита последняя пуговица», отдало приказ своим войскам, и те начали наступление. Именно в дни работы Крымской конференции части Советской Армии форсировали Одер, оттягивая на себя из Арденн немецкие дивизии.

Вереница машин мчалась через Симферополь на Алушту и далее в Ялту. «Все расстояние до Ялты надежно охранялось советскими солдатами. Отмечено, что значительное число среди них – молодые девушки», – писал впоследствии президент США. Справедливости ради следует заметить, что в охране девушек не было, но зато они отлично справлялись с обязанностями регулировщиц на перекрестках дорог. Надлежащая охрана в пути и четкая организация движения лишь подчеркивали общий хороший порядок.

Американцы разместились в бывших царских апартаментах в Ливадии. Адмирал У. Леги в своей книге «Я присутствовал там» сыронизировал над Э. Кингом, которому досталась бывшая спальня императрицы. Черчилль со своими спутниками поселился в Воронцовском дворце (граф Воронцов, говорят, построил его по проекту английского архитектора, автора Букингемского дворца в Лондоне). Советская делегация остановилась в бывшем Юсуповском дворце в Кореизе.

Мы работали рука об руку с А. И. Антоновым. У нас сосредоточивались сводки с фронтов и флотов. В цокольном этаже Юсуповского дворца был развернут своего рода филиал Генерального штаба. Там готовились предложения по руководству текущими боевыми действиями на фронтах и одновременно прорабатывались вопросы, которые поднимались на конференции.

Официальное открытие конференции и первое пленарное заседание делегаций в полном составе состоялось 4 февраля. Главы делегаций, их помощники, советники и переводчики заняли свои места за большим эллипсообразным столом в Ливадийском дворце.

Советскую делегацию возглавлял И. В. Сталин, его ближайшим помощником был В. М. Молотов. Из дипломатов на конференции присутствовали А. Я. Вышинский, А. А. Громыко, Ф. Т. Гусев и И. М. Майский. Среди военных старшим считался генерал армии А. И. Антонов. Членами делегации были маршал

авиации С. А. Худяков и автор этих строк.

От США, кроме президента, присутствовали государственный секретарь Стеттиниус, адмирал флота Леги, личный друг президента и начальник его штаба, генерал Маршалл и адмирал флота Кинг. Среди политических советников президента был известный Гопкинс. Из англичан, кроме У. Черчилля, были Иден, Кадоган, фельдмаршал Брук, адмирал флота Канингхэм и другие.

Началось с любезностей. И. В. Сталин предложил Ф. Рузвельту открыть заседание, и тот ответил, что «счастлив открыть такое историческое заседание в столь восхитительном месте». Затем Рузвельт добавил, что «многое требует обсуждения, фактически вся карта Европы», и выразил убеждение в скорой и окончательной победе.

Хотя победа – все это понимали – была не за горами, на повестке дня конференции первым и самым важным вопросом стоял вопрос о том, как быстрее покончить с фашистской Германией. Фашисты продолжали отчаянно сопротивляться. Больше того. Они угрожали каким-то новым страшным оружием и действительно лихорадочно работали над новыми средствами уничтожения. Поэтому затяжка войны могла обернуться для человечества жесточайшими последствиями. Следовало спешить!

Но не только европейские дела интересовали участников конференции. Соединенные Штаты продолжали воевать с Японией, и до победы здесь было еще далеко. Поэтому их очень занимал вопрос о вступлении Советского Союза в войну с Японией.

В тот день, как и в дальнейшем, у меня было достаточно возможностей, чтобы внимательно приглядеться к военным и морякам, представлявшим наших союзников. Более всех мое внимание почему-то привлек адмирал Леги. Он был близок к Рузвельту, когда тот занимал еще пост заместителя морского министра, и потому в первые же дни войны президент привлек его к активной работе. Он выполнял сложные и щекотливые обязанности посла США во Франции при правительстве Петэна, а затем стал начальником личного штаба президента. Это был весьма трудолюбивый человек, не гнушающийся черновой работой штабного офицера; видимо, он прекрасно обеспечивал подготовку всех материалов для своего шефа. Не было случая, чтобы он не присутствовал вместе с Рузвельтом как на деловых совещаниях, так и на приемах. Меня он интересовал в предвидении разрешения «флотских» вопросов.

Наиболее маститой фигурой среди американских военных был, конечно, генерал Маршалл. Он являлся фактическим руководителем всех военных операций и сильно влиял на

решения Рузвельта в этой части. Позднее, познакомившись с материалами войны против Японии, я убедился, что генерал Маршалл действительно имел такую хватку, перед которой не выдерживали даже крупные военные авторитеты США типа генерала Макартура или адмирала флота Кинга. Маршалл реже появлялся на совещаниях дипломатов, но зато чувствовал себя полным хозяином американской делегации на всех военных совещаниях. Адмирал флота Кинг был узким специалистом – моряком, но, как теперь известно, умел, когда нужно, настойчиво проводить свою линию в ходе самых крупных операций на Тихом океане. Именно ему американские историки приписывают правильное решение о наступлении на Японию со стороны Тихого океана в противовес настоятельным предложениям Макартура продвигаться на Токио вдоль береговой линии: Австралия, Новая Гвинея, Филиппины, Тайвань и, наконец, остров Кюсю. Военные представители США на последнем этапе войны явно главенствовали над англичанами как на море, так и на суше. За ними стояла сила войск и флота, сила доллара, и поэтому они занимали командные посты во всех крупных операциях. Хозяевами положения среди наших союзников американская военная делегация была и на конференции. Ее превосходство над англичанами чувствовалось весьма основательно.

Английские военные круги были представлены на Крымской конференции двумя влиятельными военными. Это прежде всего фельдмаршал Аллан Брук. Близкий к Черчиллю человек, Брук был скромен на вид и ничем не выделялся среди окружающих. Другой – адмирал флота Каннингхэм – был самым заслуженным моряком английского флота. Твердый принцип последовательного прохождения службы и выслуги лет по-прежнему имел первостепенное значение в Англии при выдвижении на тот или иной пост. Именно такой путь и прошел Каннингхэм. Но «владычица морей» в душе уже признала, что первенство фактически перешло за океан, и вынуждена была обращаться к США то за помощью в виде 50 эсминцев, то с просьбой поставить по ленд-лизу самолеты и другую технику. Одним словом, она примирилась уже с ролью второстепенной морской державы. Вот это и чувствовалось тогда в поведении адмирала Каннингхэма. Вместе с ним уходило со сцены былое величие английского флота. Американский главнокомандующий ВМС Кинг, располагая заново отстроенными кораблями, оказывал уже более значительное влияние на «историю», чем Каннингхэм со своими устаревшими линкорами. Англия переживала период явного упадка некогда мощной колониальной империи. Это понимали и на Британских островах и в США. «У нас нет ни

малейшей возможности восстановить равновесие с Соединенными Штатами в отношении флота», – писал впоследствии в своих воспоминаниях У. Черчилль. «В экономическом отношении Англия была положена на лопатки, а в военном отношении в сравнении с Америкой – бессильна», – вспоминал и адмирал флота Леги.

Все это ощущалось и в практических «флотских» делах в дни конференции. Так, если англичане ограничились посылкой одного транспорта с материальным обеспечением, то американцы базировали свой корабль связи «Кэтоктин», четыре тральщика – «Пиннэкл», «Имплисит», «Инессент» и «Инкредибл» и транспорт типа «Либерти» – «Уильям Блоунт».

Уже нетрудно было заметить, что две крупные и самые сильные страны – Советский Союз и США – практически вносят наибольший вклад в обеспечение победы над фашистской Германией и Японией. Черчилль, бесспорно, сыгравший большую роль в борьбе с Гитлером в 1940–1941 гг., еще старался сохранить прежнее ведущее положение, но оснований для этого было уже явно недостаточно.

Первым моим деловым разговором с адмиралом Кингом было обсуждение его просьбы перебазировать «Кэтоктин». Я высказался против этого шага, ссылаясь на минную опасность. И это было действительно так. Если мы с известным риском разрешили американцам немного позднее перевести два минных тральщика («Пиннэкл» и «Имплисит»), то для крупных кораблей, таких, как «Кэтоктин» и «Уильям Блоунт», это было слишком рискованно. Кинг не настаивал, и мы к этому вопросу больше не возвращались. Потом я узнал, что американцы организовали в Ливадии пункт связи, соединились с помощью проводов и телетайпа с «Кэтоктином», который обеспечивал сообщение американской делегации с внешним миром.

В совещаниях, где разбирались политические проблемы, я, как правило, не участвовал, но в промежутках между пленарными заседаниями происходили совещания военных представителей. С советской стороны старшим на них был А. И. Антонов. Здесь шло более подробное ознакомление с планами операций на ближайшее будущее и разбирались вопросы более тесного взаимодействия войск союзников. От нашего командования американцы добивались ответа на вопрос, когда и каким образом мы собираемся дальше продвигаться в направлении Берлина. Их беспокоило, как бы не опоздать к захвату столицы Германии. А дело уже складывалось именно таким образом.

Американцы особенно интересовались, собираемся ли мы воевать с Японией, и если да, то когда Советская Армия намерена

выступить. Однако эти вопросы мы увязывали с общеполитическими проблемами, и раскрывать все карты раньше времени А. И. Антонов не хотел. Как бы в отместку за нашу «осторожность» американцы тянули с вопросом о помощи, в том числе о выделении кораблей для Тихоокеанского флота.

Так день за днем незаметно прошла неделя. Деловые совещания, встречи руководителей стран, обеды, устраиваемые то в одном дворце, то в другом… Погода выдалась удивительно теплой, и на Южном берегу Крыма уже чувствовалась весна.

Военные совещания устраивались чаще всего в Юсуповском дворце, в Кореизе, и только один раз такое совещание было организовано в Ливадии. На них происходил взаимный обмен информацией о ходе боевых операций, устанавливались линии, разграничивающие боевые порядки союзных войск, определялась координация действий авиации и вырабатывались совместные планы ведения войны на ближайшие месяцы.

Я не собираюсь подробно описывать ход Крымской конференции – ей посвящено немало книг.

В полном составе делегации собирались за одним столом только на пленарных заседаниях. В другие дни военные и морские представители союзных держав работали отдельно. Они разрабатывали и согласовывали свои мнения и предложения о том, как скорее и с меньшими жертвами закончить войну на востоке и на западе. А затем эти предложения утверждались главами делегаций.

На первом пленарном заседании обстановку на советско-германском фронте изложил генерал армии А. И. Антонов. Он сообщил, что намеченное на конец января и на февраль наступление Красной Армии началось раньше запланированного срока. Причиной тому явилось неожиданное наступление немцев в Арденнах. Союзникам очень полезно было напомнить, что наступление наших армий помогло спасти от разгрома войска английского фельдмаршала Монтгомери. Алексей Иннокентиевич то и дело обращался к большой карте, разложенной на столе. Показал полосу наступления наших войск. Она протянулась более чем на 700 километров – от Немана до Карпат. Одновременно наступали войска трех фронтов – 1-го и 2-го Белорусских и 1-го Украинского.

Докладчик отметил силу удара наших армий. После прорыва вражеской обороны они продвигались за сутки в среднем на 25–30 километров.

По сравнению с этими масштабами очень бледно прозвучал доклад американского генерала Д. Маршалла. По его словам, «германский выступ в Арденнах сейчас ликвидирован, и

союзнические войска продвинулись на ранее занимаемую ими линию». Да, пока они только удерживали старые позиции, а не наступали.

От англичан выступил не фельдмаршал А. Брук, как ожидалось, а адмирал Э. Каннингхэм. В его докладе явственно слышалась знакомая нотка о трудностях борьбы с немецкими подводными лодками и мольба о помощи Британии в этой борьбе. Отметив, что немецкие лодки строятся главным образом в Данциге, адмирал закончил свое выступление словами:

– Как моряк я хочу, чтобы русские поскорее заняли Данциг.

Рузвельт спросил у Сталина, скоро ли это произойдет. Глава нашей делегации ответил, что Данциг еще не находится под огнем советской артиллерии, но есть надежда, что скоро мы его займем.

Ответ И. В. Сталина особенно удовлетворил Черчилля.

Положение Данцига в дни Крымской конференции было уже безнадежным: к городу подходили наши сухопутные части, а Балтийский флот отрезал немцам единственный путь отступления – морем. В тот день мы еще не знали, что советская подводная лодка «С13» под командованием А. И. Маринеско потопила огромный немецкий лайнер «Вильгельм Густлов», а чуть позже – транспорт «Генерал Штойбен». На обоих судах оказались отступающие из Данцига немецкие войска и в их числе подводники из учебного отряда подводного плавания.

Итак, первое заседание конференции было посвящено в основном военным вопросам. Поскольку на нем выявилось единодушие трех делегаций, на пленарных заседаниях эти вопросы больше не поднимались.

Заседание длилось около двух часов. На нем была выработана повестка дня конференции и согласовано заявление, подлежащее опубликованию на следующий день. В тот же вечер президент США дал обед. Хозяйкой на нем была прибывшая в Ялту дочь американского посла в Советском Союзе Кэтлин Гарриман. Так началась Крымская конференция.

В центре внимания глав делегаций на остальных семи заседаниях были политические проблемы.

Военные руководители собирались на свои совещания. Помню, одно из них состоялось 6 февраля. Как и на других подобных совещаниях, кроме генерала А. И. Антонова и автора этих строк на нем присутствовали адмирал С. Г. Кучеров, генерал-лейтенант А. А. Грызлов и мой переводчик – капитан 3 ранга Костринский. От США на совещании были У. Леги, Д. Маршалл, Э. Кинг, Кутер, Кук и Дин. От Англии – А. Брук, Порталл, Каннингхэм, Вильсон, Исмей, Сомервилл и Арчел.

А. И. Антонов любезно предложил кресло председателя адмиралу флота У. Леги, как старшему по званию. К тому же он являлся начальником личного штаба Ф. Рузвельта. На прошедших совещаниях глав правительств военным было поручено разработать план совместных действий авиации союзников над территорией Германии. Этого требовала создавшаяся обстановка: к февралю 1945 года участились налеты союзной авиации на столицу фашистской Германии. Объекты бомбардировок нашей авиации и авиации союзников находились неподалеку друг от друга. В конце января 1945 года, например, тысяча американских и английских бомбардировщиков произвела налет на Берлин. 600 истребителей прикрывали эту операцию. А поскольку наши войска приближались к немецкой столице, советская авиация, естественно, действовала в том же районе. Важно было установить разграничительную линию, чтобы избежать ошибок с их возможными тяжелыми последствиями. По этому вопросу неожиданно разгорелся горячий спор. Точки над «і» поставить не удалось. Приняли очень неопределенную, растяжимую формулировку: «Дать указания военным миссиям США и Англии в Москве держать более тесную связь с советским Генеральным штабом и чаще информировать друг друга о действиях авиации».

Возник также вопрос о базировании американской авиации на уже освобожденных нашими войсками европейских аэродромах. Проблема тоже не была решена, так как чувствовалось, что у американцев политические аспекты этой проблемы превалируют над чисто военными.

В совместных действиях против фашистской Германии было немало примеров согласованных действий сил союзников, что приводило к весьма успешным результатам. Мне хорошо известны операции, связанные с конвоированием судов, шедших в Архангельск и Мурманск. Английский флот обязан был обеспечить движение транспортов, надводных кораблей и авиации. Корабли нашего Северного флота действовали совместно с английскими и, за исключением отдельных неудач, обеспечивали доставку нужного для фронта военного снаряжения. Нередко можно было наблюдать, как советские и английские эсминцы стояли рядом на северных базах. Мне хорошо запомнились дружеские встречи с адмиралами, которые вели конвои.

Координация боевых усилий, настоятельная необходимость которой была подчеркнута в дни Крымской конференции, на самом деле в полной мере все же не осуществлялась. Наметившиеся политические разногласия оказывали свое влияние и на согласованность военных операций. Война в Европе

была уже, по сути дела, выиграна. Не имела никаких шансов на победу и Япония. Но настоящий, прочный мир при всем этом казался еще далеким. Все последующие события подтвердили это. Наши союзники спешили, так как советские войска уже продвигались к Берлину, не нуждаясь в их помощи. Более того, когда победа над Германией и Японией была вне сомнений, в поведении американцев и англичан можно было заметить действия, определяемые дальним политическим прицелом, но не всегда отвечающие задачам успешной борьбы с противником. Здесь в первую очередь можно сказать о бомбежке союзной авиацией ряда городов Германии, до которых уже не успевали добраться войска союзников и куда быстро двигались наши части. Именно тогда был разрушен Дрезден и сильно пострадали Лейпциг и Потсдам. Сюда же следует отнести и бессмысленную с военной точки зрения установку мин в портах Кореи непосредственно перед высадкой нашего десанта в августе 1945 года.

Однако в западной историографии часто делается все же неправомерный акцент на разногласия, которые возникли между союзниками в Ялте. Спору нет, разногласия действительно были, и подчас значительные. Например, в вопросах о репарациях или о будущем государственном устройстве Польши. Тем не менее общий тон конференции был проникнут взаимным согласием и стремлением к содружеству. На конференции были приняты согласованные решения по всем основным проблемам международной жизни.

В наши дни очень полезно вспомнить о принятых в Ялте решениях по германскому вопросу. «Нашей непреклонной целью, – говорилось в коммюнике о конференции, – является уничтожение германского милитаризма и нацизма и создание гарантии в том, что Германия никогда больше не будет в состоянии нарушать мир всего мира».

Этот кардинальный принцип конкретизировался в развернутой программе, где предусматривались, в частности, роспуск германских вооруженных сил, уничтожение германского генерального штаба и ликвидация всей германской промышленности, которая могла быть использована в военных целях.

Наряду с германской проблемой участники конференции обсудили важные вопросы о послевоенном устройстве мира. Они разработали принципиальные основы деятельности будущей Организации Объединенных Наций. Решили созвать 25 апреля 1945 года в Сан-Франциско учредительную конференцию ООН.

В Ялте была также принята известная Декларация об

освобожденной Европе и обсуждены некоторые положения этой проблемы, связанные с Польшей и Югославией. Принципиально важное значение имела заключительная часть Декларации – «Единство в организации мира, как и в ведении войны». В ней выражалась «решимость сохранить и усилить в предстоящий мирный период то единство целей и действий, которое сделало в современной войне победу возможной и несомненной для Объединенных наций».

Эти строки еще раз наводят на мысль, какая величайшая сила была заключена в единстве народов антифашистской коалиции! В этом мощь любого единения, направленного на гуманные цели.

К 6 февраля между главами правительств была достигнута договоренность о войне на Дальнем Востоке, и мы, военные, в конце совещания получили возможность от обсуждения западных проблем перейти к тихоокеанским. Докладывал американский адмирал флота Э. Кинг. Он начал с того, что нужно добиваться скорейшего разгрома Германии, после чего «получить подкрепления с европейского театра, занять позиции и начать решительное наступление на Японию». Американец снова подчеркнул, что крайне желательно, чтобы Советский Союз быстрее вступил в войну с Японией.

Именно на Ялтинской конференции было подписано соглашение о том, что через два-три месяца после капитуляции Германии и окончания войны в Европе Советский Союз вступит в войну против Японии. Об этом, правда, не сообщалось.

Делегации США и Англии не рассчитывали на быстрое окончание войны.

Помню, адмирал флота Э. Кинг спросил меня о возможных сроках окончания второй мировой войны, я отшутился, что, дескать, я не Кассандра, чтобы заниматься пророчеством, тем более что в военном деле слишком много случайностей, но думаю, что фашистская Германия сложит оружие в конце 1945 года, а Япония – несколько позднее. Кинг назвал меня неисправимым оптимистом.

События опрокинули все наши предположения. Советский народ и его армия обрели такую мощь, были полны таким стремлением к победе, что свершили, казалось бы, невозможное и уже в начале мая вынудили капитулировать фашистский рейх.

Об этом нашем разговоре с адмиралом флота Э. Кингом я напомнил ему, когда мы рядом сидели на приеме в особняке У. Черчилля в Потсдаме. Кинг с улыбкой ответил, что хорошо бы всегда так ошибаться – «в другую сторону».

Что касается дальневосточной проблемы, то американский адмирал Э. Кинг на совещании 6 февраля прямо сказал, что на

победу над Японией в 1945 году рассчитывать не приходится, если не будут изысканы дополнительные ресурсы. Поэтому так обрадовало союзников заверение наших руководителей в том, что через два-три месяца после окончания войны на Западе наши войска закончат подготовку к наступлению в Маньчжурии. Это обещание, как известно, было выполнено с присущей Советскому государству точностью.

Я воспользовался обсуждением дальневосточных проблем, чтобы поднять вопрос о получении от США боевых кораблей по ленд-лизу. Список нужных нам кораблей был у меня в папке, но для разговора все не находился повод. Выбрав удобный момент, я обратился к И. В. Сталину. Он ответил, что для решения этого вопроса время еще не пришло.

Конференция и связанные с нею заботы отнимали у И. В. Сталина очень много времени. Тем не менее он успевал следить за положением на фронтах, принимать решения, связанные с боевыми действиями войск. В Кореиз, в Юсуповский дворец, приезжали командующие фронтами и армиями. Сталин беседовал с ними обычно в присутствии Антонова, у которого всегда под рукой оказывались карты с уже нанесенной обстановкой и с графическим изображением будущей операции.

За несколько часов до очередного заседания конференции Сталин собирал членов делегации, давал почти каждому определенное задание: изучить такой-то вопрос, то-то выяснить, с тем-то связаться. Чувствовалось, что он тщательно и всесторонне готовится к каждой встрече с главами союзных держав. Сталин обладал превосходной памятью и все же не полагался на нее. Еще и еще раз все проверял, просматривал документы, записи, выслушивал мнения членов делегации.

Он и других учил не полагаться на память. Я помню, он как-то спросил меня:

– А почему вы не записываете?

– Я запомню.

– Все запомнить невозможно. К тому же запись приучает к точности.

С тех пор я всегда имел при себе блокнот и карандаш.

Перед обсуждением вопроса о выделении американских кораблей по ленд-лизу для Тихоокеанского флота Сталин специально вызвал меня и спросил, готов ли я ответить на все вопросы, которые могут возникнуть по этому поводу за «круглым столом».

Поражало спокойствие Сталина. В самые жаркие моменты спора, когда Черчилль не мог усидеть на месте, Сталин оставался сдержанным и невозмутимым, говорил ровным голосом, как

всегда взвешивая каждое слово. И выходил из спора победителем. Его железная логика сокрушала все хитросплетения оппонента.

В дни Крымской конференции Верховный Главнокомандующий обыкновенно заслушивал доклады генерала А. И. Антонова о положении на фронтах дважды в день – утром и вечером. У меня осталось впечатление, что утренний доклад был коротким, а вечером начальник Генерального штаба более обстоятельно излагал обстановку на фронтах и получал указания на следующий день.

Я постоянно жил в Ялте, где в доме отдыха Черноморского флота работала вся моя флотская группа во главе с вице-адмиралом С. Г. Кучеровым, но к 10 часам приезжал в Кореиз, в Юсуповский дворец, чтобы доложить обстановку на флотах А. И. Антонову.

Около 11 часов А. И. Антонов заканчивал подготовку к докладу. Но Верховный иногда нарушал этот срок, если был занят делами конференции.

Вечерний доклад, если не было приемов, начинался часов в 9-10 вечера и нередко затягивался, ибо решались вопросы и не относящиеся только к руководству фронтами. Два раза я присутствовал на этих докладах. Помнится, 8 февраля А. И. Антонов пригласил меня, когда собирался доложить Сталину результаты совещания с военными представителями союзников. Стоял вопрос о согласованных действиях авиации в районе Берлина. Было решено постоянного органа для этой цели не создавать, а проводить нужные консультации в Москве.

Уже в полночь Сталин пригласил нас на ужин, как иногда он делал и в Москве. Стол был накрыт в небольшой, но красивой, хорошо отделанной деревом комнате. Неожиданно И. В. Сталин проявил особый интерес к флотским вопросам. Решив текущие дела по западным фронтам, он, видимо, мысленно перенесся на Дальний Восток. Союзники (и особенно США) настаивали на скорейшем вступлении СССР в войну с Японией. Об этом шла речь на совещании глав союзных правительств. Тихоокеанский флот должен был принять участие в боевых действиях. Сталин спросил о состоянии и готовности флота. Я доложил о кораблях, находящихся в строю, и напомнил о судах, обещанных нам союзниками.

– Я это помню, – сказал Сталин. – Сегодня поговорю с Рузвельтом.

Мне неизвестно, какой у них состоялся разговор, но на следующий день мне сказали, что вопрос в принципе согласован и мне надлежит уточнить детали с Э. Кингом. Я не упустил случая, в тот же день встретился с американским адмиралом и

передал ему список кораблей, которые желательно было нам получить. Кинг обещал немедленно ответить, как только вернется в Вашингтон.

Зато мы более подробно обсудили вопрос о том, где состоится передача кораблей. Кинг назвал бухту Коулд-бей на одном из Алеутских островов. Оспаривать этот пункт у меня не было оснований. Смущало лишь то, что место это было уж больно неуютным.

Адмирал Кинг сдержал слово. Из Вашингтона он прислал телеграмму, в которой говорилось, что мы получим от Соединенных Штатов фрегаты, тральщики, охотники за подводными лодками, торпедные катера и десантные суда, в общей сложности более 250 единиц. В преддверии боевых действий на море эти суда были очень кстати. Мы немедленно скомплектовали команды и направили их в Америку.

Я тогда и понятия не имел о том, что из себя представляет бухта Коулд-бей. Только потом наши командиры и матросы образно описывали это «забытое богом» место. Но как бы там ни было, корабли были приняты, успешно доставлены во Владивосток, быстро освоены. Они участвовали в войне с Японией, а после войны, оказав нам практически весьма небольшую помощь, как принятые по ленд-лизу, были возвращены военно-морскому министерству США.

Почему нам требовалось усилить Тихоокеанский флот?

К началу Великой Отечественной войны наша судостроительная промышленность еще не обеспечивала полностью потребностей быстро растущего флота. А когда началась война, мы вынуждены были и вовсе сократить поставки кораблей на Тихий океан, так как отправляли их на воевавший Северный флот. Небольшие суда, которые мы получили весной и летом 1945 года из США, пригодились нам главным образом для высадки десантов в портах и на островах, занятых противником.

В дни Крымской конференции я несколько раз побывал в Севастополе. Кроме поручений, которые мне давались по обеспечению союзных кораблей, стоявших в Северной бухте или доставлявших небольшие грузы в Ялту, я, естественно, имел достаточно времени заниматься своими флотскими делами. Черное море и все побережье уже были очищены от противника, и только нападение с воздуха еще нельзя было полностью исключить, и поэтому средства ПВО держались в повышенной готовности.

Активные боевые действия к тому времени на юге вела только Дунайская флотилия. Переподчиненная теперь Наркомату ВМФ, она с боями продвигалась вверх по Дунаю, тесно

взаимодействуя с сухопутными фронтами.

Командующий флотом адмирал Ф. С. Октябрьский после операции лежал в госпитале. Я посетил его.

– Благодатные времена настали, – пошутил Филипп Сергеевич. – Можно полежать в госпитале не только по ранению, но и по болезни. А раньше на разные болячки некогда было обращать внимание…

Мы поговорили о днях минувших и о нынешней жизни флота. Коснулись восстановления Севастополя. Вспомнили, как летом прошлого года он показывал мне единственный сравнительно уцелевший дом – городскую почту. Теперь, в феврале 1945 года, развалин, конечно, все еще было много, но кое-где уже появились жилые островки.

Больного утомлять разговорами не полагается, и мы с начальником штаба флота вице-адмиралом Н. Е. Басистым простились с ним.

Когда вернулись в штаб. Басистый доложил о флотских делах. Докладывал он, как всегда, четко и полно.

С Н. Е. Басистым мы были знакомы давно. Я знал, что ему довелось послужить и в царском флоте. Был простым матросом, в гражданскую командовал кораблями и матросскими отрядами на Волге. Наша первая встреча состоялась в стенах Военно-морской академии. Он уже кончал академический курс, когда я поступил на тот же командный факультет. Это было в 1929 году.

Весной 1937 года нас судьба свела на Пиренейском полуострове: он прибыл туда добровольцем и плавал на одном из эсминцев флота республиканской Испании. «Очень хороший русский товарищ», – говорил про него командир флотилии Висенте Рамирес. Служба на эсминцах была тяжелой, и компанеро руссо в звании капитана де корвета достойно представлял свою Родину, которая послала его «штурмовать далеко море».

Вернувшись из Испании, он служил на Черном море на крейсере «Червона Украина», и я, посетив этот корабль в 1939 году, с удовольствием провел несколько часов, беседуя с И. Е. Басистым и старыми червоноукраинцами. Ведь с этого корабля я неожиданно, буквально с мостика после похода, выехал в Москву, а затем в Испанию.

А потом началась Великая Отечественная война. Басистый командовал соединениями кораблей, участвовал почти во всех боевых операциях черноморцев и в 1944 году с эскадрой вернулся в освобожденный родной Севастополь.

Встречаются люди: совершают большие дела, а стараются остаться незаметными, не выпячивают своих заслуг. Таков был до

конца дней своих адмирал Н. Е. Басистый. Мне приходилось наблюдать его в роли командующего эскадрой, начальника штаба флота, командующего флотом, заместителя министра. Везде он работал больше всех, а говорил меньше всех. Басистый и в своей книге воспоминаний «Море и берег» выступает таким. Изображает себя скромным участником боевых походов и десантов, хотя всегда находился в центре событий и брал на себя всю ответственность за их исход.

Конечно, война – это не гладкая дорога. Бывали неудачи и у Н. Е. Басистого, но это не следует записывать ему в строку. Это адмирал, полностью отдавший свою жизнь флоту.

С начальником штаба Н. Е. Басистым и членом Военсовета флота И. И. Азаровым мы ознакомились с обстановкой на театре, а потом на катере прошлись по бухтам. На кораблях шла нормальная служба.

11 февраля Крымская конференция закончила свою работу. На следующий день президент Рузвельт выехал на машине в Севастополь, намереваясь провести ночь на своем корабле связи «Кэтоктин», а затем вылететь на родину.

Черчилль улетел немного позднее. Он тоже побывал в Севастополе, осмотрел сохранившееся со времен осады города в прошлом веке английское кладбище, где похоронен его родственник – знаменитый Мальборо.

Я отвечал за пребывание гостей в Севастополе и их отлет с аэродрома. Поэтому, когда последний иностранный самолет и корабль покинули Крым, облегченно вздохнул. Подобного рода обязанности, на первый взгляд, казалось бы, не очень сложные, тем не менее доставляют немало хлопот.

Уже после войны мне не раз доводилось бывать в Крыму, и всякий раз, проезжая мимо Ялты, я хоть на несколько минут останавливался у Ливадийского дворца.

Много важных событий с тех пор свершилось на земле, много важных проблем решило и продолжает решать человечество. Но важнейшая из них – это сохранение мира на земле. Основная мысль заключительной части Декларации, принятой на конференции в Ялте, состоит именно в решимости союзников сохранить и усилить в мирный период единство целей и действий Объединенных наций, сделавшее возможной победу во второй мировой войне. Эти слова, как заповедь, оставлены нашим современникам участниками исторической конференции.

В Ставке

Вскоре после моего возвращения из Ялты поздно вечером мне позвонил А. Н. Поскребышев и официальным тоном, каким он имел обыкновение говорить даже с приятелями в служебное время, предложил заехать к нему, чтобы ознакомиться с «одним документом». Уточнять по телефону содержание документа – дело напрасное, и я отправился в Кремль.

Скромная раздевалка на нижнем этаже, подъем в маленьком тихоходном лифте, ковровая дорожка вдоль длинного коридора, знакомый тупичок перед дверью в приемную. Вхожу. Сразу чувствуется, что Сталина в кабинете нет: Александр Николаевич Поскребышев не столь официален.

– А, моряк! – Поскребышев широко улыбается и хлопает ладонью по красной папке. – Вы сегодня именинник.

Он открывает папку и достает из нее лист плотной бумаги с хорошо знакомым штампом Государственного Комитета Обороны.

– Читайте.

Читаю. Оказывается, 2 февраля было принято постановление об изменении состава Ставки Верховного Главнокомандования. В нее вводились А. М. Василевский, А. И. Антонов и я.

Кто мог подумать, что раньше не был членом Ставки маршал А. М. Василевский, который в течение двух с половиной лет являлся начальником Генерального штаба и чья подпись стояла на документах рядом с подписью Сталина? Не был членом Ставки, оказывается, и генерал А. И. Антонов, назначенный на должность начальника Генштаба…

Официальное включение меня в состав Ставки мало что изменило в моей работе. Как нарком я и до этого бывал на совещаниях Ставки и Государственного Комитета Обороны, куда меня вызывали по флотским вопросам. Нередко я обращался в Ставку сам, когда добивался нужного флотам решения правительства или Верховного Главнокомандования. Иногда я звонил И. В. Сталину, если обстановка требовала немедленного доклада. И, несмотря на занятость, Верховный всегда находил время выслушать меня и дать исчерпывающий ответ.

В первые месяцы войны Ставка и ГКО работали в Кремле или в особняке на улице Кирова, а станцию метро «Кировская» временно использовали как убежище на случай воздушных тревог.

Не так давно мне довелось побывать в этом особняке и восстановить в памяти обстановку тех дней. В небольшом зале особняка был оборудован кабинет для И. В. Сталина, рядом с ним

размещался начальник Генерального штаба маршал Б. М. Шапошников. Оперативная группа Генштаба находилась в соседнем доме и в любой момент была готова доложить о последних сообщениях с фронтов или передать фронтам приказы Ставки.

Верховный Главнокомандующий приезжал в особняк обычно вечером и, если воздушной тревоги не было, работал там далеко за полночь. Когда радиорепродукторы возвещали «Граждане! Воздушная тревога», все находившиеся в особняке спускались в метро. Мне дважды довелось наблюдать, как И. В. Сталин после объявления тревоги не спеша пересекал небольшой дворик, входил в подъезд соседнего дома, где был оборудован лифт в убежище.

В своей повседневной работе Верховный Главнокомандующий опирался прежде всего на аппарат Генерального штаба. Постоянными заместителями и фактическими помощниками Верховного были Г. К. Жуков, А. М. Василевский, Б. М. Шапошников, а в конце войны – А. И. Антонов. Прежде чем принять то или иное решение или директиву, в Ставку обычно вызывались начальник Генштаба, представители Ставки, нарком ВМФ, командующий фронтом, флотом или армией. С ними обычно и советовался И. В. Сталин.

Начальник Генерального штаба маршал Шапошников являлся докладчиком и основным советником Верховного Главнокомандующего. Делал он это на основании многочисленных собранных за ночь работниками Генштаба последних сведений с фронтов, предварительного анализа событий и уже выработанных (в первом варианте) предложений. Мне не раз приходилось наблюдать, как к маршалу Шапошникову приезжали люди с докладами, проектами директив и телеграмм, и не было секретом, что перед этим большой коллектив генштабистов провел бессонную ночь.

Занятый делами армии, Борис Михайлович не имел возможности детально заниматься флотскими вопросами и поэтому всегда просил меня подготовить ту часть вопроса, которая касалась флотов, чтобы ему было легче докладывать в Ставке. Иногда эти вопросы докладывались начальником ГМШ ВМФ, но многие из них я считал обязательным докладывать лично.

Говоря о трудной работе Ставки в начале войны, хочется еще раз сказать о Борисе Михайловиче Шапошникове. Уже тяжело больной, с кислородными подушками в своем кабинете, задыхаясь от кашля при длительных телефонных разговорах, он обеспечивал Верховного Главнокомандующего нужными

сведениями с фронтов и делал свои предложения.

Александр Михайлович Василевский, являясь заместителем начальника Генерального штаба с июня 1942 года, чаще находился на фронтах, чем в Москве. По складу характера, пунктуальности и знаниям штабной работы А. М. Василевский явился достойным преемником Б. М. Шапошникова на должность начальника Генштаба.

Я с удовольствием вспоминаю совместную работу с А. М. Василевским, начавшуюся еще до войны, затем в Москве и вне ее, когда приходилось на месте координировать действия флотов с фронтами.

Наша последняя встреча в годы войны была на Дальнем Востоке. Маршал Василевский руководил операциями фронтов, а на мою долю выпало помочь ему в использовании Тихоокеанского флота и Амурской флотилии.

Г. К. Жуков, А. М. Василевский, Н. Н. Воронов, С. К. Тимошенко, К. Е. Ворошилов, как представители Ставки, выполняя поручения Верховного, часто бывали на фронтах, лично делали ему доклады, проверяли на местах выполнение директив Ставки. Верховный Главнокомандующий принимал решения, как правило, лишь посоветовавшись с теми, на кого возлагалось выполнение задачи. Я не помню случая, когда бы Ставка собиралась в полном составе, но, бывая на ее совещаниях, я всегда видел там начальника Генштаба и командующих фронтами или армиями. Хорошо помню, как в трудную осень 1941 года, проводя ночи на станции метро «Кировская», я встречал там многих командармов. Недаром уже после войны генерал П. А. Курочкин напомнил мне, что наша первая встреча произошла в «зале ожидания» – в убежище на «Кировской».

Сосредоточение власти в руках одного человека, воля Сталина и его способность «выдержать характер», как мы наблюдали это в трудные дни обороны Москвы или Сталинграда, сыграли немалую роль в достижении победы.

Сам Сталин был до крайности загружен чисто военными вопросами. Однако, что меня больше всего удивляло в работе Ставки и лично Сталина, так это недооценка роли организации в деле руководства войной. Теоретически он признавал важность отработки организации всех государственных органов, но почему-то на практике мало уделял этому внимания. Надо сказать, что еще в предвоенный период Сталин не установил четкой разграничительной линии в своих функциях с наркомами Обороны и Военно-Морского Флота, руководя ими.

Результатом непонятной недооценки организации со стороны Сталина хорошо известным мне был, я бы сказал, больной вопрос

о многочисленных подчинениях и переподчинениях флотов сухопутным начальникам в ходе войны, его нежелание до 1944 года ясно определить, что такое оперативное подчинение. Поэтому и применялись в приказах такие выражения: «Применить к делу Черноморский флот».

Как ни парадоксально, но только в 1944 году была издана директива о том, что Нарком Военно-Морского Флота является и Главнокомандующим флотами.

Недооценка Сталиным вопросов организации усугублялась тем, что люди, готовившие директивы, не всегда считались с мнением и предложениями моряков. Недостаточно учитывая сложности таких, например, операций, как десантные, и упрощая их, они долго держали от нас в секрете намеченные операции, не давая нам, морякам, нужного времени для подготовки, а потом заставляли спешить.

Присутствие непосредственно на фронтах в качестве представителей Ставки таких военачальников, как Г. К. Жуков и А. М. Василевский, приносило, на мой взгляд, огромную пользу. На первом этапе войны это было просто необходимо, так как требовалась непосредственная связь Ставки с фронтами и помощь знающего замысел Ставки опытного военачальника. Вот почему представителям Ставки было предоставлено право не только координировать действия фронтов, но и руководить операциями. Их роль высоко оценил И. В. Сталин. Недаром, едва кто-нибудь из представителей Ставки возвращался в Москву, как Верховный уже спрашивал, когда он снова думает выехать на фронт.

В войска посылались не только представители Ставки, но и другие руководящие работники центрального аппарата.

Когда складывалась, допустим, тяжелая обстановка на каком-нибудь флоте, И. В. Сталин обыкновенно спрашивал у меня:

– Кто командует флотом?

И выпытывал подробности: что за человек, давно ли на этом флоте. А потом предлагал:

– А не послать ли туда кого-либо из ваших заместителей?

И, не дожидаясь ответа, иногда сам называл кандидатуру.

Так, в трудные для Таллина, Одессы, Ленинграда и Севастополя дни на флоты выезжали мои заместители И. С. Исаков, И. В. Рогов, Л. М. Галлер, Г. И. Левченко, В. А. Алафузов.

А порой И. В. Сталин приказывал:

– Вам следует самому выехать туда и разобраться. – И сразу спрашивал: – Когда выезжаете?

Только тогда считал вопрос исчерпанным.

В своей работе Ставка всецело опиралась на слаженный аппарат Генштаба. Без участия этого большого

высококвалифицированного аппарата Ставка не принимала ни одного серьезного решения. В самые трудные дни 1941 года в Ставке, как правило, можно было встретить начальника Генерального штаба вместе с ответственными оперативными работниками. Начальник Генштаба являлся и докладчиком, и основным советником Верховного Главнокомандующего. На основании сведений с фронтов, анализа событий он составлял свой доклад.

Как я уже заметил, Ставка в полном составе, кажется, никогда не собиралась. И. В. Сталин предпочитал советоваться в первую очередь с теми военачальниками, которые непосредственно принимали участие в подготовке той или иной операции или на которых было возложено выполнение директивы Ставки. В войну дорога каждая минута, и часто оперативные вопросы требуют срочного решения. Проводить многолюдные совещания не было ни возможности, ни нужды.

За одним столом с военачальниками на совещаниях в Ставке или ГКО обсуждали вопросы руководители партии и правительства, наркомы различных отраслей промышленности, директора крупных заводов.

Сражалась вся страна, весь народ. Наркоматы авиационной, танковой промышленности, вооружения и боеприпасов, да и другие промышленные отрасли были своего рода трудовыми фронтами со своими командирами и бойцами.

Припоминаю послевоенные беседы с бывшими наркомами И. Ф. Тевосяном, В. А. Малышевым, А. И. Шахуриным, И. И. Носенко.

– А ведь на заводах, пожалуй, было не легче, чем на фронте, – заметил однажды В. А. Малышев.

Действительно, для любой крупной задуманной Ставкой или командованием операции – наступательной или оборонительной – надо было поставить фронту самолеты, танки, корабли, боеприпасы, продовольствие, обмундирование – всего не перечислишь.

Решая одновременно военные и хозяйственные задачи, Ставка и ГКО как бы сливались в единый государственный орган – гибкий, оперативный, быстро реагирующий на обстановку. Бывая у Верховного Главнокомандующего по вопросам оперативным, я почти всегда встречался с представителями ГКО. Они часто присутствовали при обсуждении крупных военных операций и докладывали о степени подготовки промышленности к задуманным планам. Помню, нередко сразу тут же принимались решения по оборонным наркоматам.

И. В. Сталин при решении важных вопросов имел обыкновение вызывать непосредственных исполнителей,

знакомиться с их точкой зрения. Кстати, посоветовавшись с людьми, он любил принятое решение оформить тут же, в их присутствии, диктуя содержание будущего документа начальнику Генштаба или Поскребышеву.

Из военных чаще всего у Верховного бывали командующие фронтами и армиями. Но несколько раз в Ставке я видел рядовых – летчиков, танкистов, артиллеристов: Сталин допытывался, как они относятся к новым образцам оружия, поступающим на фронт.

Мне довелось много беседовать с А. М. Василевским, который, пожалуй, чаще других встречался с Верховным Главнокомандующим во время разработки и осуществления крупнейших наступательных операций наших войск.

Александр Михайлович подтверждает, что Верховный Главнокомандующий в его присутствии вызывал для рассмотрения того или иного вопроса руководителей с фронтов и из тыла. В приемной Верховного можно было встретить наркомов и директоров заводов, на которых возлагались ответственные задачи по выполнению заданий ГКО и Ставки. Сталин всегда требовал исчерпывающих сведений по любому обсуждающемуся вопросу и не упускал случая воспользоваться советом этих товарищей.

Мне, как моряку, хочется добавить, что Сталин внимательно следил и за обстановкой на флотах. Он не раз вызывал меня для уточнения флотских вопросов, когда я испрашивал разрешения на проведение той или иной крупной операции на море. Часто он требовал от меня обстоятельного доклада, когда шли конвои в Мурманск и Архангельск, когда принимались в Англии и переводились в наши базы принятые в счет итальянского трофейного флота английские и американские корабли, или думал о судьбе Балтийского флота, когда в сентябре 1941 года положение в Питере было очень серьезным. Таких примеров можно привести множество.

На одной встрече с читателями меня спросили: «Верно ли, будто И. В. Сталин не любил, когда ему возражали?». Как можно было ответить коротким «да» или «нет»? Иногда Сталин действительно не терпел возражений. Но во многих случаях терпеливо выслушивал их, и люди, имевшие свою точку зрения, нередко даже нравились ему. Таково не только мое мнение. В апреле 1968 года мне довелось беседовать на эту тему с маршалом К. К. Рокоссовским. Он прямо сказал:

– Если мне удавалось обосновать свою точку зрения, Сталин всегда соглашался со мной.

Конечно, случалось, что Сталин прерывал докладчика, даже очень резко. Но это бывало, когда ему казалось, что тот плохо

знает суть вопроса. Сталин любил доклады обоснованные, убедительные, продуманные.

Работал Сталин много. И в редкие минуты отдыха он не мог обойтись без дела. Иногда разговор в служебном кабинете затягивался. Он смотрел на часы:

– Пора ужинать. Прошу ко мне.

Его квартира находилась в том же здании в Кремле, где и рабочий кабинет. Сам он обычно пользовался внутренним ходом, а мы спускались к вешалке, одевались и входили в квартиру через арку со двора.

Вспоминаю, с каким любопытством я впервые поднимался по ковровой дорожке красного цвета на второй этаж. Я и не ожидал увидеть богато обставленную большую квартиру, но все же был до крайности удивлен скромностью обстановки. Небольшая прихожая была отделана деревом. Прямо из нее – дверь в столовую. Все комнаты, расположенные вдоль одной стены, с окнами на царь-пушку и Успенский собор, видны через открытые двери столовой. В спальне – простая кровать и ничего лишнего.

Создавалось впечатление, что Сталин привык с давних пор к заведенной обстановке, к известной всем одежде (китель, шинель, фуражка) и не любил никаких перемен. Так, в пору, когда он носил серый полувоенный китель с отложным воротником, я всего один раз видел его в новом кителе более темного цвета. В конце войны он сменил свой китель на маршальский мундир, который продолжал неизменно носить и став Генералиссимусом.

Небогатыми были и сервировка стола и меню. Мы усаживались, каждый сам себе клал на тарелку немудреную еду, и опять продолжались те же разговоры, что велись в служебном кабинете.

В праздник 1 Мая, в День Воздушного Флота нас приглашали на дачу. В этом случае встречи тоже носили полуофициальный характер. Обед проходил обычно на лужайке. Стол человек на 40–50 накрывался еще до приезда гостей, на него ставили холодные закуски. Рядом, на отдельном столе, в баках с закрытыми крышками стояли горячие блюда. Каждый брал свою тарелку, подходил к бакам и выбирал по своему вкусу суп, борщ или уху. Первым это обычно делал сам хозяин.

Стол и здесь не отличался излишествами даже в большие праздники. В самом начале провозглашались различные тосты, а через несколько минут за столом снова велись деловые разговоры.

По времени обед долго не затягивался, и только однажды гости, помнится, после обеда развлекались игрой в городки и на бильярде.

Бесспорно, Сталин был гостеприимным хозяином. Деловые разговоры за столом временами сменялись шутками, рассказами о былом. Сталин умел и пошутить – остроумно, весело.

«Достойным Верховным Главнокомандующим» называет И. В. Сталина в своей книге маршал Г. К. Жуков. Примерно такого же мнения и другие военачальники. Сталин был волевым и авторитетным человеком, что очень важно для государственного деятеля. С военной точки зрения он умел правильно оценить обстановку на фронте, ухватить главное, звено, принять решение и добиться его выполнения. Нужно признать, что в ходе войны он быстро освоился с ее характером, особенностями, смело выдвигал молодых, талантливых военачальников, прислушивался к их советам, с интересом вникал в самые мельчайшие детали.

Я не берусь нарисовать обстоятельный портрет этой необычайно сложной личности. Бесспорно одно: у него были и ошибки, но нельзя отрицать великих свершений, которых добилась страна под его руководством, принижать выдающуюся роль И. В. Сталина в годы Великой Отечественной войны. Объективная оценка деятельности И. В. Сталина, его положительных и отрицательных черт, содержится в известных документах ЦК КПСС.

Мне приходилось беседовать со многими людьми, которые встречались со Сталиным, работали вместе с ним, и я не помню ни одного человека, который не отдал бы должное его уму, знаниям, железной воле. Сталин – многогранная натура, и рассматривать только одну грань его личности, забывать другие черты его характера – это значит уходить от правды.

На пути к Берлину

Советские войска приближались к Берлину, хотя бои принимали порой чрезвычайно ожесточенный характер. Гитлер и его приближенные, чувствуя свой неизбежный крах, не жалели солдатских жизней, чтобы хотя бы на несколько дней продлить свое существование. Быстрое продвижение советских войск на Западе считали чудом. Но это было логическое завершение всех событий второй мировой войны. Побеждал самый передовой в истории человечества общественный строй, самая жизнеутверждающая социалистическая идеология. Фашистский рейх расплачивался за все злодеяния, которые он принес народам Европы.

Обстановку на приморских направлениях в ту весну определяло наступление советских войск в Восточной Пруссии и Померании. По решению Ставки войска 2-го Белорусского фронта обходным маневром в направлении на Мариенбург, а части 3-го Белорусского фронта фронтальным ударом на Кенигсберг при содействии войск 2-го Прибалтийского фронта и Балтийского флота должны были отсечь восточно-прусскую группировку врага, расчленить ее и уничтожить по частям. Одновременно предусматривался разгром данцигско-гдынской группировки противника.

Я уже рассказывал, как Черчилль на Крымской конференции допытывался у Сталина, когда советские войска захватят Данциг. В этом балтийском порту находилось тогда много недостроенных и уже готовых немецких подводных лодок. А именно подводные лодки доставляли больше всего тревог британскому правительству. Черчилль признавался, что в трудный период битвы за Атлантику ничто так не беспокоило его, как угроза со стороны немецкого подводного флота. Вот почему его волновал захват Данцига.

Дни этого порта и без того были уже сочтены: до города доносились залпы наших орудий и «катюш»; началось поспешное бегство противника. Более шести тысяч гитлеровцев, около половины которых составляли, можно сказать, цвет фашистского подводного флота, погрузились на лайнер «Вильгельм Густлов». Охранение в море должно было обеспечить безопасность перехода лайнера от Данцига до Киля. А между тем конвой уже поджидала советская подводная лодка.

В море свирепствовал жестокий шторм. Температура держалась на минус семи градусах. Рубка лодки, антенны, перископы быстро обрастали льдом. А командир лодки и его

замполит уже длительное время находились на мостике.

Скрывшись во мгле, наша лодка продолжала поиск. Прошел еще час, другой. Шторм не утихал. И вдруг обозначился силуэт очень крупного судна. Оно шло в охранении. Это и был «Вильгельм Густлов».

За час до полуночи «С-13» атаковала неприятельское судно. Несколько торпед одна за другой стремительно понеслись к цели. После сильного взрыва лайнер пошел ко дну.

Гибель «Вильгельма Густлова» всполошила фашистов. В Германии был объявлен трехдневный траур. Гитлер в ярости приказал расстрелять командира конвоя.

Потопление «Вильгельма Густлова» явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те дни.

Находившийся на борту лайнера и оставшийся в живых гитлеровский офицер Гейнц Шен в книге «Гибель “Вильгельма Густлова”», изданной в ФРГ, подтверждает, что 30 января 1945 года неподалеку от Данцига «Вильгельм Густлов» был торпедирован советской подводной лодкой, в результате чего погибло более 5 тысяч человек. «Если считать этот случай катастрофой, – пишет автор, – то это, несомненно, была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель “Титаника”, столкнувшегося в 1912 году с айсбергом, – ничто».

Успех лодки «С-13» был не последним.

Возвращаясь на свою базу, 9 февраля 1945 года она торпедировала еще один крупный транспорт противника – «Генерал Штойбен», на борту которого находилось 3600 гитлеровских солдат и офицеров. Таким образом, за один только поход экипаж лодки под командованием капитана 3 ранга Александра Ивановича Маринеско уничтожил 8 тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да еще какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсэсовцы, фашистские бонзы…

Балтийский флот вместе с сухопутными войсками освобождал Балтийское побережье. После занятия нашими частями Данцига, а немного позднее Пиллау в руках гитлеровцев оставалась еще Либава – крупный порт, через который снабжалась окруженная курляндская группировка немцев. Сначала гитлеровцы присылали в Либаву пополнение, а после стали через этот порт эвакуировать войска и разнообразное военное имущество. Перед моряками Балтийского флота встала задача всеми мерами срывать эти перевозки.

Командование флота руководствовалось директивой Ставки, разработанной с участием Главного морского штаба. Впервые в

ней указывалось: «Операционной зоной флота является все Балтийское море вплоть до проливов». Далее говорилось, что флоту надлежит «содействовать наступающим вдоль морского побережья войскам своей авиацией, артиллерийским огнем. Флот должен также высаживать десанты, продолжать уничтожение в Балтийском море боевых кораблей и транспортных судов противника». 3-й Белорусский фронт в это время готовился к операции по разгрому кенигсбергской группировки гитлеровцев. Балтийскому флоту (командующий В. Ф. Трибуц, член Военного совета И. К. Смирнов и начальник штаба А. Н. Петров) предстояло принять в этой операции самое непосредственное участие. Дело было очень важным, и я счел необходимым побывать в эти дни на Балтийском флоте.

Походный штаб адмирала В. Ф. Трибуца располагался в Паланге. Этот небольшой курортный поселок западнее Либавы (Лиепая) был выбран не случайно. В этом районе проходили морские коммуникации курляндской группировки. Именно здесь, в считанных милях от берега, наши торпедные катера и подводные лодки наносили удары по конвоям противника. С неподалеку расположенных аэродромов авиация флота бомбила порты, где сосредоточивались немецкие транспорты.

Командующий флотом и начальник штаба познакомили меня с обстановкой. Они правильно оценили, что самым уязвимым местом противника сейчас являются его морские коммуникации, от которых, по существу, зависела судьба окруженной курляндской группировки.

Оценили-то правильно, а сил на борьбу с конвоями противника выделили недостаточно. Положились на торпедные катера, а противник проводил свои конвои далеко от берега, где они стали почти недосягаемы для наших катеров. Было решено шире использовать для ударов по вражеским коммуникациям флотскую авиацию. Она будет совместно с подводными лодками и торпедными катерами атаковать конвои на всем пути – от пункта отправления до места назначения. Решено было также наносить массированные удары с воздуха по порту Либава еще во время формирования конвоев. А момент этот установить было нетрудно: даже отсюда, из Паланги, просматривалось движение судов в том районе. Мы с Трибуцем вышли на полуразрушенный длинный причал и долго наблюдали на горизонте дымы транспортов, входящих на рейд Либавы. Хотелось немедленно бросить туда эскадрилью бомбардировщиков-торпедоносцев. Но это было пока рискованно. Либава сильно прикрывалась истребительной авиацией, и налеты малыми группами самолетов привели бы лишь к лишним потерям. Командование флота

получило указание подготовить мощные авиационные удары по вражескому порту.

Мы специально обсуждали возможность использования крупных надводных кораблей на вражеских коммуникациях. Признали это нецелесообразным. Минная опасность была еще слишком большой. К тому же, чтобы прикрывать надводные корабли с воздуха на долгом пути следования к месту боевых действий, понадобилось бы много истребителей. А их лучше было направить на обеспечение действий бомбардировочной авиации в интересах фронта и при ударах по Либаве. Истребители понадобятся и для прикрытия десантов, на высадке которых настаивало командование фронта.

Вообще авиация флота действовала напряженно. Она оказывала большую помощь сухопутным войскам. Почти ежедневно группы самолетов вылетали на поиск и уничтожение транспортов в море. В результате с 13 января по 25 апреля 1945 года было потоплено в море и в портах 20 транспортов и 47 других судов и кораблей, в том числе крейсер, миноносец и 7 сторожевых кораблей.

Если по числу действовавших в этом районе надводных кораблей немцы превосходили нас, то по воздушным силам Балтийский флот теперь вдвое превосходил противника. Правда, ощущался некоторый недостаток в ударной авиации. Поэтому мы обратились к начальнику Генерального штаба с просьбой усилить ВВС флота тремя дивизиями бомбардировщиков «Ту-4», «Пе-2» и «Ил-4» и одной дивизией истребителей.

Так как основные события с начала 1945 года развернулись в южной части Балтики, то в конце марта был создан Юго-Западный морской оборонительный район (ЮЗМОР) под командованием вице-адмирала Н. И. Виноградова. На него возлагалось содействие нашим войскам на приморских флангах, а также задача нарушения вражеских коммуникаций в Данцигской бухте.

На побережье Балтики превосходно действовала морская железнодорожная артиллерия. Она внесла ощутимый вклад в освобождение Мемеля (Клайпеды). Два железнодорожных дивизиона – 406-й майора В. С. Мясникова и 407-й подполковника Г. И. Барбакадзе – своим огнем помогали нашим войскам отражать вражеские контратаки, обстреливали фашистские корабли в порту, обеспечивали переправу наших войск на косу Куриш-Нерунг, мешали противнику эвакуировать свои части морем.

Еще под Ленинградом мы убедились, какая это сила – морские дальнобойные пушки, установленные на

железнодорожных платформах. Они обладают большими возможностями маневра, лишь бы имелись железнодорожные пути. Железнодорожные батареи обладали дальностью стрельбы большей, чем орудия армейцев. Они могли быстро приближаться к линии фронта и наносить удары там, где это было всего нужнее в интересах наступающих войск. Замечу сразу же, что морские железнодорожные батареи привлекались к содействию сухопутным фронтам на всех приморских направлениях.

В дни Восточно-Прусской операции железнодорожная артиллерия использовалась особенно активно. В Прибалтику перешли 5 дивизионов и 3 отдельные батареи 1-й гвардейской железнодорожной морской артиллерийской Красносельской бригады, состоявшей из 47 орудий калибром 130 и 180 миллиметров. Под Кенигсбергом, а затем в Пиллау были развернуты 4 артиллерийских дивизиона и отдельная батарея. В их задачи входило препятствовать движению судов противника в Кенигсбергском канале, вести обстрел железнодорожного узла и порта, разрушать наиболее важные объекты и оказывать поддержку войскам при прорыве обороны противника на подступах к Кенигсбергу.

9 апреля 1945 года Кенигсберг пал. Морская артиллерия начала содействовать войскам 3-го Белорусского фронта в прорыве оборонительных укреплений на подходах к Фришгаузену и в овладении портом Пиллау. На ее счету потопленные и поврежденные суда, подавленные батареи, разрушенные опорные и штабные пункты.

В начале марта по фашистским войскам на Балтийском побережье был нанесен еще один сокрушительный удар. Войска 1-го и 2-го Белорусских фронтов, осуществляя стратегический замысел Ставки, расчленили немецкую группировку армий «Висла» и в районе Кольберга вышли к морю. Чтобы выправить положение, немецко-фашистское командование предприняло попытку перебросить сюда часть войск из состава курляндской группировки. 21 марта из Либавы вышел конвой в составе 5 транспортов в охранении сторожевых кораблей и тральщиков, которые также приняли на борт войска и технику. Вражеские суда обнаружила воздушная разведка балтийцев. Тотчас вылетела ударная группа авиации. В течение двух дней наносились противнику торпедные, бомбовые и штурмовые удары. В результате были потоплены 4 транспорта и 2 сторожевых корабля.

Наша флотская авиация успешно вела борьбу на вражеских коммуникациях. С января по май 1945 года она в общей сложности потопила 158 крупных и малых судов и 29 повредила.

Такие цифры назвали сами гитлеровцы в журнале боевых действий группы армий «Север».

Балтийские летчики, совершавшие в первые дни войны налеты на Берлин, столь же геройски сражались и когда боевые действия приблизились к фашистской столице.

В это время я с особой тревогой просматривал сводки о потерях. Ожесточенные бои шли и на земле, и на воде, и в воздухе.

Потери наши были не столь велики, но воспринимались еще тяжелее, чем прежде. Обидно и больно терять людей, когда до победы рукой подать.

Мне доложили о гибели разведчика лейтенанта Александра Курзенкова. Их было два брата. Оба за подвиги в боях стали Героями Советского Союза. Когда об этом узнали их земляки, трудящиеся Нарофоминского района Московской области, они заявили, что подарят братьям новые самолеты. Организовали сбор денег и набрали более 2 миллионов рублей – не на 2 самолета, а, пожалуй, на две эскадрильи.

…Александр Курзенков вылетел на разведку. Далеко в море он обнаружил фашистские транспорты с войсками. Летчик тотчас сообщил на базу о конвое и его координаты, по его данным наши авиационные соединения атаковали врага. Но о результатах налета герой-комсомолец так и не узнал. На обратном пути его самолет был подбит. Радио донесло последние слова Александра Курзенкова: «Прощай, Родина!..»

Случилось это всего за несколько часов до конца войны…

Наши войска вели бои уже на улицах фашистского рейха. Берлин далеко от моря. Но и в нем сражались моряки. Бывший член Военного совета 5-й ударной армии Ф. Е. Боков после вспоминал, как удивились пехотинцы, увидя в Берлине советских моряков и их небольшие корабли.

– Откуда вы взялись?

– С Днепра! – весело отозвались матросы.

Их катера пришлись очень кстати – они помогли пехотинцам переправиться через канал.

Моряки сказали, что они с Днепра. Правду сказали. Это был отряд катеров и полуглиссеров Днепровской военной флотилии. Напомню, что она была создана в июле 1940 года. Тогда флотилия называлась Пинской (в этом городе была ее главная база). Флотилия вместе с нашими войсками сражалась в Белоруссии и на Украине, а когда Днепр оказался во вражеском тылу, моряки взорвали свои корабли и сошли драться на сушу. Флотилия была воссоздана осенью 1943 года, когда наши войска вышли к Днепру. Часть кораблей для нее прибыла с Волги, другая

поступила прямо с заводов.

Командующим флотилией назначили капитана 1 ранга В. В. Григорьева, который до этого был начальником штаба Волжской флотилии. Штаб флотилии возглавил капитан 2 ранга К. М. Балакирев, политотдел – капитан 1 ранга В. И. Семин. Флотилия подчинялась непосредственно наркому ВМФ, а оперативно – командующему 1-м Белорусским фронтом.

Как только началась навигация в марте 1944 года, 1-я бригада речных кораблей (командир капитан 2 ранга С. М. Лялько) начала действовать на реках Припять и Птичь, а 2-я бригада речных кораблей (командир капитан 2 ранга В. М. Митин) развернулась на Березине, содействуя войскам 48-й и 65-й армий. Моряки огнем корабельной артиллерии поддерживали приречные фланги сухопутных войск, высаживали десанты, помогали форсировать водные преграды, участвовали в переправе войск и техники.

За успешные действия при освобождении Пинска и в Бобруйской операции Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 июля 1944 года Днепровская флотилия была награждена орденом Красного Знамени. 10 участников десантов удостоились звания Героя Советского Союза.

К началу Берлинской операции Днепровская флотилия, совершив более чем 500-километровый нелегкий переход по рекам и каналам, перебазировалась на Одер. Ее корабли участвовали в форсировании этого водного рубежа, своим огнем прикрывали переправы.

Только за 16 апреля канлодки, бронекатера и плавбатареи 1-й и 2-й бригад Днепровской флотилии уничтожили 17 артиллерийских и минометных батарей, 10 отдельных орудий, 27 дзотов и пулеметных точек. А когда бои разгорелись на подступах к Берлину, флотилия часть своих кораблей послала на Шпрее. Возглавили этот отряд, выделенный из 1-й Бобруйской Краснознаменной бригады речных кораблей, старший лейтенант Серегин и лейтенант Калинин. Отряд помог 9-му стрелковому корпусу, наступавшему на левом фланге 5-й армии.

Командир корпуса обратил внимание моряков на необходимость обеспечить быструю переправу подразделений первого броска. Под сильным огнем корабли с десантом устремились к вражескому берегу. Это было в ночь на 22 апреля, а на рассвете на занятый плацдарм корабли стали перебрасывать главные силы сухопутных частей. Моряки всегда были готовы помочь своим боевым друзьям. Не раз на кораблях слышалась громкая команда старшего лейтенанта Серегина:

– К горящему танку, полный вперед!

И бронекатера, ведя огонь из всех видов оружия, спешили к подбитой машине, отгоняли от нее фашистов и спасали танкистов.

Когда на одном из участков создалось критическое положение, на выручку поспешили старшина А. П. Пашков и его взвод. Высадившись с кораблей, моряки ударили немцам в тыл, навязали им рукопашную. В момент жаркой схватки погиб А. П. Пашков – веселый, жизнерадостный моряк, успевший повоевать на Северном флоте, под Москвой и Сталинградом. Товарищи закончили бой без него. Положение на этом участке было восстановлено.

Вот как оценили действия отряда полуглиссеров и катеров командир 9-го стрелкового Бранденбургского Краснознаменного корпуса Герой Советского Союза генерал-лейтенант Рослый и начальник штаба корпуса полковник Шикин: «Группа полуглиссеров во главе с помощником начальника штаба бригады речных кораблей старшим лейтенантом М. М. Калининым во время форсирования реки Шпрее с восточного на западный берег у леса Плентер-Вальде получила задачу высадить десант на западный берег. Эта задача была выполнена под сильным огнем пулеметов, автоматов и артиллерии противника».

3-я бригада речных кораблей с 16 по 24 апреля взаимодействовала с частями 33-й армии в районе Фюрстенберга. Пришедшие с ней две роты морских пехотинцев вместе с армейцами захватили этот населенный пункт, а затем бронекатера по каналу Одер – Шпрее двинулись к Берлину.

22 апреля корабли 1-й и 2-й бригад подошли к входу в канал Альте-Одер. Оказывая содействие войскам 61-й армии, бронекатера 2-й бригады 27 апреля прорвались к Шведту и приступили к переправе частей 234-й стрелковой дивизии. В тот же день прорвавшимися в канал Альте-Одер кораблями 1-й бригады был высажен в районе Хоэнциллерн десант, состоявший из трехсот человек. К исходу 27 апреля территория от Шведта до канала Хоэнциллерн была очищена от противника. 61-я армия стремительно преследовала отходившие на запад части гитлеровцев, а 1-я и 2-я бригады речных кораблей направились к Берлину по каналу.

Так и оказались моряки под стенами Берлина в дни последней битвы Великой Отечественной войны.

За успешные боевые действия на берлинском направлении Краснознаменная Днепровская флотилия была награждена орденом Ушакова I степени.

К концу апреля потеряли надежду даже самые отъявленные фашисты-фанатики. А главари метались в поисках выхода из

критического положения. Выход был один – подписывать безоговорочную капитуляцию, но наследников Гитлера это не устраивало.

2 мая Дениц направил к Монтгомери группу офицеров во главе с генерал-адмиралом фон Фридебургом с предложением принять капитуляцию немецкого флота. Монтгомери принял предложение и приказал с 4 мая прекратить действия английской авиации против немецкого флота. Вместе с тем англичане не стали мешать гитлеровцам вывозить свои войска с побережья.

«Монтгомери неофициально разрешил продолжать эту эвакуацию, которая шла до 9 мая, когда вступил в силу документ о безоговорочной капитуляции. Это была самая массовая эвакуация за всю войну», – так пишет английский историк С. Э. Морисон в книге «Битва за Атлантику выиграна». В результате морем до 9 мая гитлеровцы вывезли с востока в английскую зону более 2 миллионов человек.

Разрешив эвакуацию, англичане не только нарушили союзнический долг, но и прямо поддержали, поощрили недобитые фашистские элементы в их борьбе против Советского Союза.

Дениц издал приказ о прекращении действий немецкого флота против англичан и американцев. В отношении же советского флота в радиограмме не было сказано ни слова, и каждый командир немецкого корабля понял, что война против русских продолжается.

Позднее стало известно, что, когда поражение Германии стало уже фактом, Черчилль готов был вооружить остатки разбитой немецкой армии и бросить ее против советских войск… Черчилль скинул маску миролюбия и вновь стал прежним откровенным ненавистником социализма. Черчилль стал Черчиллем. Монтгомери в данном случае был, видимо, только исполнителем воли наиболее влиятельных политических кругов Англии. Сам он едва ли осмелился бы отдать приказ о сепаратном соглашении с немецким военно-морским командованием еще до подписания безоговорочной капитуляции Германии.

Гитлеровцы, чувствуя доброжелательное к себе отношение англичан, охотно сдавались им в плен. Больше того. Они просили их высадить на остров Борнхольм английский воздушный десант до появления там русских войск.

7 мая последовал приказ Деница всем кораблям и судам в Балтийском море покинуть порты и базы, которым угрожали советские войска, до ноля часов 9 мая. А за эти два дня фашистское командование должно было форсировать эвакуацию

войск и населения в зону оккупации англичан; суда и плавучие средства, по каким-либо причинам не имевшие возможности перейти в западные порты, предлагалось уничтожить.

Но дело не ограничилось этим. Германский флот продолжал боевые действия против наших сил даже после подписания акта о безоговорочной капитуляции. Так, в 6:00 9 мая немецкие эсминцы открыли огонь по нашим самолетам, требовавшим возвращения кораблей в восточные порты. Точно так же 9 мая с немецких транспортов в районе острова Борнхольм были обстреляны наши торпедные катера.

На заключительном этапе войны балтийцы должны были высадить десант на остров Борнхольм. Эта операция вызывалась тем, что там сосредоточилось примерно до тридцати тысяч гитлеровцев. Я сообщил начальнику Генерального штаба о необходимости овладеть островами Борнхольм и Рюген и просил выделить для этой цели две дивизии из состава 2-го Белорусского фронта.

Последующие события подтвердили целесообразность и своевременность этой операции. Оказывается, немцам было дано указание сдаться в плен лишь англичанам, как только они высадятся на остров с самолетов.

9 мая командование КБФ передало по радио гарнизонам островов требование о капитуляции. Гитлеровцы отказались сложить оружие. Тогда флотская авиация нанесла удар по местам базирования немецких войск и судов. В тот же день отряду наших катеров было приказано высадить на Борнхольм стрелковую роту, что и было сделано – в порту Ренне вышла на берег сотня наших бойцов. По сравнению с немцами их была горстка. Но враги знали: за спинами этих солдат – мощь всей нашей армии. Все это происходило – повторяю! – когда уже был подписан акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. Командованию гарнизона ничего другого не оставалось, как тоже приступить к оформлению капитуляции своей группировки. Однако в те же самые минуты часть немецкого гарнизона пыталась погрузиться на суда и удрать в Швецию. Мы послали наперехват торпедные катера и подводные лодки. Наши моряки, нагнав беглецов, приказывали немедленно возвращаться на Борнхольм. Фашисты на эти приказы отвечали в большинстве случаев огнем. Тогда командирам наших кораблей ничего не оставалось, как тоже пускать в ход оружие. Так что бои на Балтике продолжались и после того, как уже был подписан акт о капитуляции Германии.

Не прекращались боевые действия и на Северном флоте. Уцелевшие фашистские подводные лодки еще пытались атаковать

наши конвои. Вспоминается телефонный разговор с командующим флотом А. Г. Головко уже в середине мая 1945 года.

– Мы все еще продолжаем воевать, – докладывал он. – Вчера снова обнаружили немецкую подводную лодку.

Ничего не поделаешь. Уже отгремел самый большой салют – из тысячи орудий – по случаю Дня Победы, а с опасностью на море по-прежнему приходилось считаться.

Победа

1 Мая 1945 года после демонстрации человек тридцать пригласили на дачу И. В. Сталина в Кунцево. Выдался на редкость теплый день. Обеденный стол накрыли на лужайке. Обед начался тостом за Победу. В близости ее теперь не было сомнения. За столом вспоминали трудное лето 1941 года, не менее напряженный 1942 год, когда были произнесены слова: «И на нашей улице будет праздник». Сейчас был канун этого праздника. После воспоминаний И. В. Сталин как-то незаметно переключил наш разговор на деловые темы. И за обеденным столом он продолжал работать: то и дело ему приносили телеграммы, на которые ему приходилось отвечать. Всегда придававший значение секретности, он на этот раз охотно делился с нами содержанием телеграмм. Запомнилась одна из них – от маршала Г. К. Жукова, доносившего из Берлина о попытках нового фашистского руководства вести мирные переговоры. Она вызвала оживленное обсуждение. Настроение у всех поднялось еще больше. Потом зашел разговор о мирном строительстве, планах на будущее.

Даже праздничные обеды никогда не затягивались – через два часа уже все разъехались. Я отправился в Наркомат, чтобы заслушать последнее сообщение с флотов.

На следующий день – 2 мая – капитулировал Берлин.

Вечером 8 мая мне довелось выезжать из Кремля через Спасские ворота. Переполненная народом Красная площадь ликовала. Все ожидали очередного салюта. Чувство безграничной радости охватило в эти минуты всех без исключения.

Поздно ночью мне позвонил А. Н. Поскребышев. Обычно скупой на разговоры даже с друзьями, он сообщил мне, что капитуляция Германии подписана. И горячо поздравил меня. Я тут же продиктовал поздравительную телеграмму военным советам флотов. Хотелось в самых теплых выражениях поделиться радостью с теми, кто все годы войны находился на переднем крае борьбы.

Несмотря на поздний час, не переставал звонить телефон. Нарком судостроительной промышленности И. И. Носенко с присущим ему жаром кричал в трубку:

– Обнимаю и крепко жму руку! Привет героям-морякам!

– Спасибо, спасибо, – волнуясь, отвечал я Ивану Исидоровичу. – От всего сердца поздравляю твоих славных корабелов. Они тоже вложили свой вклад в Победу.

9 мая повсюду царило ликование. Первыми ко мне зашли адмирал флота И. С. Исаков, начальник Главного

политуправления И. В. Рогов, начальник Главного морского штаба адмирал С. Г. Кучеров. Утренний доклад об обстановке на флотах то и дело перебивали телефонные звонки. Установить обычный распорядок дня было невозможно, да и не хотелось. Докладывались только особо важные дела и подписывались исключительно спешные телеграммы. Все командующие флотами считали своим долгом позвонить мне по ВЧ и поздравить с Победой.

В кабинет заходили офицеры из управлений Наркомата: одни по делам, другие под наплывом чувств – просто поздравить, поделиться радостью. Всех объединяло одно: мы одолели врага! Незабываемый день.

Победа! Она многозначна, у нее много граней. Победа была поистине всенародной. Ее ковали воины, героически сражавшиеся на фронтах, рабочие и работницы, сутками не отходившие от станков, чтобы снабжать фронт вооружением, колхозники и колхозницы, растившие урожай, ученые, инженеры, конструкторы – каждый своим трудом приближал этот долгожданный день.

Победа – это памятник тем, кто не вернулся с полей битв, защищая Москву, Ленинград, Севастополь, Одессу, Сталинград, сражаясь за каждую пядь родной земли.

Слово «победа» было у всех на устах. Оно произносилось с чувством радости и гордости за нашу Родину. И этого значения оно никогда не теряло и не утратит.

Пройдут века, а знаменательная дата 9 мая 1945 года не померкнет в памяти человечества. Она всегда будет напоминать о могуществе и непобедимости социалистического государства и служить предостережением тем, кто, забыв уроки прошлого, попытается развязать новую войну.

Меня замучили в тот день корреспонденты. Чаще всего задавали один вопрос: что больше всего запомнилось мне и что ускорило, с моей точки зрения как моряка, поражение Германии? Ответить на это коротко было трудно. Нелегко было окинуть взглядом все четыре военных года.

Мне хотелось бы рассказать журналистам о тех кораблях, которые сражались до последнего снаряда и ценой своей гибели наносили поражение врагу. И о тех кораблях, которые прошли героический путь и не потеряли ни одного человека. Были и такие.

27 июня 1942 года «Сообразительный» находился в Новороссийске. Все его кубрики были забиты боеприпасами, а поперек верхней палубы, где только возможно, лежало до 70 тонн 12-дюймовых снарядов. Эсминец готовился в очередной рейс в Севастополь. И вдруг командир получил телеграмму: возвращаясь

из Севастополя, лидер «Ташкент» поврежден и нуждается в срочной помощи. «Сообразительный» немедленно вышел в море. Он снял с поврежденного «Ташкента» около 2 тысяч человек. Но как их разместить, если все кубрики уже забиты, палубы загружены боеприпасами? Разместили! Даже в кочегарках. А среди пассажиров было около 500 тяжелораненых, много женщин, детей.

«Сообразительный» рисковал. Причем этот риск мог бы дорого обойтись кораблю, если бы не умение и отвага командира и всего экипажа.

218 боевых походов совершил этот корабль под командованием капитана 2 ранга С. С. Воркова. Он без потерь провел 40 конвоев с 60 транспортами в Одессу и Севастополь. Перевез десятки тысяч человек, десятки тысяч тонн военных грузов. Выполнил 60 артиллерийских стрельб по позициям врага. Свыше 20 раз эсминец обстреливали береговые батареи противника. Трижды на него нападали торпедные катера. 267 раз его атаковала в море вражеская авиация. На корабль были сброшены сотни бомб. С первого дня и до окончания войны «Сообразительный» находился в боевом строю – и не потерял ни одного человека.

1 марта 1943 года за героизм личного состава эсминец «Сообразительный» был удостоен гвардейского флага.

Я мог бы рассказать журналистам о морских пехотинцах, насмерть стоявших под Севастополем и Ленинградом, под Москвой и Сталинградом, про десантников, высаживавшихся под убийственным огнем на вражеский берег. Рассказал бы о морских летчиках, бомбивших Берлин, о подводниках, о многих атаках катерников.

Но все это не вместилось бы в строчки короткого интервью. Я просто от лица всех моряков рассказал о чувстве радости по случаю нашей победы и заверил, что Родина и впредь может положиться на отвагу моряков, их верность долгу.

…Хотя война в Европе формально закончилась, но на Северном флоте, как я уже упоминал, продолжалась борьба с немецкими подводными лодками, на Балтике немцы еще оказывали сопротивление у острова Борнхольм.

Тихоокеанский флот, находясь в повышенной готовности, делал последние приготовления для взаимодействия с 1-м Дальневосточным фронтом в ожидаемом выступлении против Японии. Войска Красной Армии спешно направлялись на Дальний Восток. Главный морской штаб в эти дни полностью переключился на планирование и подготовку боевых действий Тихоокеанского флота. Начальник ГМШ адмирал С. Г. Кучеров

почти непрерывно находился на своем посту и следил за выполнением отданных распоряжений.

В середине мая 1945 года меня вызвали в Кремль. Решался вопрос о переброске войск на Дальний Восток. Докладывал начальник Генштаба А. И. Антонов.

Я доложил о мероприятиях Наркомата ВМФ по усилению Тихоокеанского флота. На этом совещании было принято решение отпраздновать Победу военным парадом, как это делалось в старину.

Несколькими днями позже Главный морской штаб согласовал с Генштабом состав выделенного на Парад Победы сводного морского полка. Честь командовать им выпала вице-адмиралу Владимиру Георгиевичу Фадееву, участнику обороны Севастополя, старому моряку.

Нет нужды подробно описывать Парад Победы. У всех видевших его он навсегда остался в памяти. Невозможно забыть минуты, когда советские воины, проходя мимо Мавзолея В. И. Ленина, бросали к его подножию поверженные вражеские знамена.

И. В. Сталин, имевший привычку занимать на трибуне Мавзолея определенное место, не изменил ей и на сей раз. Обычно он редко улыбался и мало разговаривал. Но в тот день был особенно приветлив и охотно говорил со всеми находившимися на трибуне.

Мне запомнилось еще одно торжество. В дни работы Потсдамской конференции отмечался День Военно-Морского Флота. Помню, 20 июля мне поручили издать за своей подписью приказ о его праздновании. Однако я полагал, что в победный год правильнее было бы обнародовать приказ за подписью Верховного Главнокомандующего. Подготовкой проекта приказа занялся присутствовавший в Потсдаме начальник Главного морского штаба С. Г. Кучеров. Самой сложной оказалась та его часть, в которой давалась оценка действиям моряков в годы войны. После обсуждения было решено предложить формулировку: в годы Великой Отечественной войны флот до конца выполнил свой долг перед Родиной. На следующий день я представил документ И. В. Сталину на подпись. Он перечитал его несколько раз, задержался на словах «до конца выполнил свой долг перед Родиной» и подписал без единой поправки. Приказ был издан. С флотов поступали сведения о том, с каким энтузиазмом он был воспринят.

Празднование первого после войны мирного Дня Военно-Морского Флота прошло с исключительным подъемом. Снова на кораблях подняли флаги расцвечивания, а вечером жители

приморских городов любовались иллюминацией.

Коль речь зашла о Дне Военно-Морского Флота, хочется хотя бы коротко напомнить его историю. Впервые мысль о празднике моряков я высказал в 1939 году во время первомайского парада на Красной площади. Помню, когда шеренги курсантов Ленинградского военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, чеканя шаг, проходили перед Мавзолеем, я сказал И. В. Сталину:

– А не мешало бы нам учредить специальный праздник военных моряков.

Сталин взглянул на меня и ничего не ответил. Но через несколько дней мне позвонил А. А. Жданов:

– Есть указание насчет Дня Военно-морского Флота. Не теряйте времени и вносите конкретное предложение.

Собрались вчетвером: тогдашний начальник Главного морского штаба Л. М. Галлер, первый заместитель наркома И. С. Исаков, начальник Главного политического управления ВМФ И. В. Рогов и я. С чего начать? Поручили Галлеру набросать проект документа.

Через три дня собрались снова. На столе у меня уже лежал проект доклада. Суть его была такова: в целях пропаганды среди населения идеи строительства сильного морского и океанского флота просим Советское правительство учредить День Военно-морского Флота. И далее следовал перечень мероприятий, которые мы предлагали приурочить к этому празднику.

– Без споров не обойдется, – сказал Рогов. – Запаситесь кое-какими материалами.

Покопались в истории русского флота. В дореволюционной России на флоте устраивались разные торжества. Еще при Петре I зародилась традиция по случаю побед на море или на суше выстраивать корабли на Неве. «Пальбой из всех пушек» отмечались рождение наследника и коронация нового царя. Однако специального морского праздника в России никогда не было.

Вскоре после Великого Октября молодое Советское государство, заинтересованное в боеспособном Военно-Морском Флоте, стало привлекать к нему внимание трудящихся. По специальному решению ЦК РКП(б) с 15 по 22 января 1923 года в стране проводилась «Неделя Красного Флота». В эти дни состоялись многолюдные митинги и собрания, трудовые субботники, организовывались сборы денежных средств. Мне попался в руки любопытный документ: за «Неделю Красного Флота» комсомольцы Петрограда собрали и передали балтийским морякам около 400 тысяч рублей, свыше 1500 аршин сукна, 1100 пудов мыла, 500 пудов соли, 1750 пар ботинок и 1000 пар белья.

По существу, уже с тех пор, с двадцатых годов, на флотах стали обычаем морские праздники. В Октябрьскую годовщину, в Первомай корабли выстраивались на рейдах, принимали гостей, моряки устраивали шлюпочные гонки, за которыми наблюдали десятки тысяч людей. Местные власти приморских городов организовывали массовые гулянья.

К нашей радости, никаких споров по поводу нового праздника в правительстве не возникло. Решением Совета Народных Комиссаров СССР от 23 июня 1939 года был учрежден День Военно-Морского Флота. Время проведения праздника нам было предложено определить самим. Мы выбрали конец июля, когда погода наиболее устойчивая. Даже Северный флот в это время может рассчитывать на теплый день.

К тому же флот в этот период успевает обучить новое пополнение. Таким образом, появляется возможность собраться на парад в полной готовности. Не беда, что праздник нельзя увязать с какой-нибудь знаменательной датой из героического прошлого флота, – сам день станет традиционным, поистине народным торжеством, какими стали все наши общегосударственные праздники.

На очередном докладе в Кремле я доложил, как мы представляем себе празднование Дня Военно-Морского Флота. По нашему мнению, этот день должен отмечаться на всех флотах и флотилиях как смотр достижений моряков в боевой и политической подготовке. Праздник должен сопровождаться парадами кораблей, массовыми гуляньями.

– Собственно, мы думаем целую неделю посвятить активной пропаганде своего праздника для привлечения внимания страны к флоту, – сказал я и тут же почувствовал на себе вопросительные взгляды.

– Вы что, всю неделю собираетесь праздновать? – не без иронии заметил кто-то из присутствующих.

Я разъяснил, что эту неделю мы отводим на подготовку к первому торжеству.

И. В. Сталин, обычно ходивший около стола и только изредка останавливавшийся, чтобы подписать ту или иную бумагу, извлек из кармана брюк часы на цепочке, посмотрел на них и сказал:

– Думаю, будем считать вопрос решенным. Приступайте к делу: времени у вас на подготовку не так много.

Да, нужно было спешить. Главный морской штаб быстро отдал все необходимые указания флотам. И. В. Рогов и его подчиненные развернули соответствующую разъяснительную работу среди моряков, обратились за помощью к местным партийным и советским организациям. Привлекли к делу печать

и радио.

Первый День Военно-Морского Флота пришелся на воскресенье 24 июля. За пять минут до подъема флага на кораблях сыграли «Большой сбор», команды выстроились в парадной форме. Везде она оказалась разной: на юге моряки щеголяли во всем белом, на Балтике – в белых форменках и черных брюках, а на Севере из-за холода матросы были в бушлатах.

Праздник повсюду прошел с большим подъемом. Широко он был отмечен и в Москве. В Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха имени А. М. Горького прошло торжественное собрание представителей трудящихся города и военнослужащих. В Химках, на Москве-реке был устроен водный праздник.

Вместе с военными моряками первый День Военно-морского Флота праздновали работники судостроительной промышленности, моряки торгового флота и речники. У них было достаточно оснований считать своим делом достижения в строительстве и развитии Военно-морского Флота. Так вошел в жизнь страны новый праздник, который ежегодно отмечается всем народом.

Потсдам

В первой половине июня 1945 года начальник Генштаба генерал армии А. И. Антонов сообщил мне по телефону, что мне следует готовиться к поездке в Берлин.

14 июля еще затемно наш самолет оторвался от взлетной дорожки Центрального аэродрома и взял курс на запад. В 1936 году с этого же аэродрома я отправился в Испанию. Тогда пришлось сделать в Берлине лишь короткую остановку. Фашисты уже были полными хозяевами страны. На гражданском аэродроме молодчики в коричневых рубашках вскидывали вверх руку, приветствуя друг друга.

Летели на небольшой высоте. С самолета были хорошо видны наши разрушенные города и села – там прошли фашисты. Когда летели над Германией, ясно просматривались превосходные автострады. В свое время немецкое командование планировало быстрое передвижение по ним войск для внезапных нападений на соседей. Но таковы уж превратности фортуны: по этим же автострадам советские войска шли на штурм фашистской столицы.

На огромном летном поле аэродрома Темпельгоф стояло много самолетов. В основном это были наши, советские, но, помнится, пока мы спускались по трапу, приземлилось несколько самолетов с американскими и английскими опознавательными знаками.

Нас встретили командующий Днепровской флотилией В. В. Григорьев и советский комендант Потсдама. Участие моряков в боях за Берлин было, конечно, более чем скромным. Но все же приятно сознавать, что наши корабли и здесь повоевали.

Приезд главы советской делегации ожидался через два-три дня. У меня, таким образом, было время осмотреть Берлин. «Старые берлинцы» из Днепровской флотилии показали мне рейхстаг, на котором теперь развевалось алое Знамя Победы, Бранденбургские ворота, здание рейхсканцелярии. Проехали по широкой Унтер-ден-Линден, где вперемежку с липами, на которых зеленела распустившаяся листва, стояли, а то и лежали на земле поврежденные снарядами и опаленные огнем деревья.

Командование Днепровской флотилии приготовило для приехавших на конференцию моряков особняк неподалеку от Потсдама. Как рассказывали, он принадлежал богачу Адлону, владельцу фешенебельных отелей во многих европейских столицах. Говорили, что, строя этот особняк на берегу озера, Адлоны решили поразить своих соседей всеми последними

новинками строительной техники, изысканностью внутреннего убранства. Старик Адлон умер незадолго до падения Берлина, а бывшая хозяйка особняка жила где-то поблизости и, по словам моряков, зорко наблюдала, все ли содержится в порядке.

Я всего дня два прожил в этом особняке. Членов советской делегации разместили потом в Бабельсберге.

В Бабельсберге мы осмотрели дворец Цецилиенгоф, где должна была состояться конференция. Замок этот в свое время был сооружен для кронпринца. Придворный архитектор построил его в стиле английских загородных дворцов. В замке 176 богато отделанных помещений. Строительство обошлось в 8 миллионов золотых марок. Перед первой мировой войной в нем поселился с семьей кронпринц Вильгельм фон Гогенцоллерн. После ноябрьской революции 1918 года замок был национализирован, но в 1926 году снова возвращен Гогенцоллернам. Здесь они жили до марта 1945 года, а потом сбежали на Запад, прихватив с собой все ценности.

Бывая в Берлине, я вглядывался в лица немцев. Обыкновенные люди – усталые, измученные войной. Многие из них стояли в очередях у магазинов, работали на расчистке улиц. Очень вежливые, предупредительные. Мать-немка, как и все матери на земле, любовно заботилась о своих детях, рабочие ничем не отличались от наших, когда разбирали разрушенные дома. Даже временно поставленные наблюдать за порядком полисмены из немцев были в меру строгими и добродушными.

Наблюдая все это, невольно задаешься вопросом: почему же, возможно, не эти, но такие же немцы усердно выполняли преступные приказы по уничтожению невинных людей, жгли города и села, безжалостно морили голодом жителей осажденного Ленинграда?

Конечно, не только Гитлер повинен в этом. Когда фашизм взял верх в Германии, нашлось немало других «фюреров» большого и малого ранга, которые с готовностью пошли за своим кумиром, пообещавшим им мировое господство, богатство и полнейшую безнаказанность за любое преступление. И эта огромная шайка преступников сумела одурачить миллионы простых немцев, вооружить их и двинуть на порабощение соседних народов…

Главные военные преступники получили по заслугам. Вскоре после Потсдама начался Нюрнбергский процесс. Но сколько больших и малых «фюреров» спаслось от справедливой кары и пригрелось под крылышком своих западных покровителей!

Мы смотрели на немцев, но уже не чувствовали ненависти к ним. Чувствовали жалость. Сколько пришлось пережить этим

обманутым людям и как нелегко им будет твердо стать на путь новой жизни, к которой ведут теперь их подлинные друзья и руководители – немецкие коммунисты!

В Бабельсберге мы часто встречались с Антоновым, прилетевшим в один день со мной. Его уже больше всего занимали дальневосточные проблемы. Он сообщил мне, что туда уехали маршалы А. М. Василевский, Р. Я. Малиновский и К. А. Мерецков. Начальник Генерального штаба интересовался состоянием и готовностью Тихоокеанского флота.

– Возможно, в ближайшие дни вам тоже придется поехать туда, – предупредил он.

К этому времени мы хорошо узнали друг друга. В победные дни весны 1945 года я особенно часто виделся с А. И. Антоновым. Он был загружен своими делами до предела, но никогда не отказывал в немедленном приеме, если я обращался к нему. Вообще это был талантливый, образованный и доступный человек, с которым очень легко работать.

16 июля мы встречали советских руководителей. За полчаса до прибытия поезда на перроне собрались Г. К. Жуков, А. И. Антонов, А. Я. Вышинский и автор этих строк.

Тщательно охраняемый вокзал был пуст. На фоне разрушенных зданий выделялся только что отремонтированный перрон. Мы сидели за небольшим столиком с телефонами, беседовали. Время от времени разговор прерывался: комендант докладывал о движении поезда.

Точно в назначенное время паровоз с несколькими вагонами подошел к платформе. Мы направились к тому вагону, в котором находился И. В. Сталин. Он вышел из вагона. Одет он был в свой обычный серый китель (хотя уже имел звание Генералиссимуса), тепло поздоровался с нами и, не задерживаясь на вокзале, сел в машину.

В Потсдам к этому времени прибыли многие участники Крымской конференции. И. В. Сталин и В. М. Молотов представляли Советский Союз, У. Черчилль и А. Иден – Великобританию, Г. Трумэн с государственным секретарем Д. Бирнсом – США. В советскую делегацию входили и мы с генералом А. И. Антоновым. Прибыли мои старые знакомые по Ялте – адмирал флота Леги – начальник штаба нового президента, адмиралы флота Э. Кинг – главнокомандующий военно-морскими силами США – и Э. Каннингхэм.

Мы часто встречались с ними в промежутках между заседаниями, беседовали, сообща радовались достигнутым успехам – победе над Германией. Наши отношения оставались добрыми, по-настоящему союзническими. Разногласия, которые

усилились в высших политических и дипломатических инстанциях, нас пока мало касались. С Э. Кингом мы не раз вели разговоры о предстоящих совместных действиях на Дальнем Востоке.

В Бабельсберге все выглядело торжественно. Приближался ответственный момент. Союзникам предстояло заложить фундамент послевоенного мира.

Вечером 17 июля состоялась первая встреча глав союзных делегаций. В зал старого деревянного дворца Цецилиенгоф из разных дверей одновременно вошли делегации Советского Союза, США и Англии.

Журналисты осаждали Цецилиенгоф. Никто из них не хотел упустить возможности запечатлеть это историческое событие. По словам Черчилля, журналистов было более ста восьмидесяти. Щелкали фотоаппараты, вспыхивали «блицы». Черчилль охотно позировал: газетная шумиха была ему на руку в связи с приближавшимися выборами. Но И. В. Сталин на второй день работы конференции предложил ограничить активность журналистов. Г. Трумэн поддержал его. У. Черчиллю не оставалось ничего другого, как согласиться с ними. Было решено «журналистов впредь во дворец не пускать и к этому вопросу больше не возвращаться». Это было закономерно: предстояло обсудить принципиально важные и сугубо секретные вопросы.

На первом заседании, по предложению И. В. Сталина, председательствовал Гарри Трумэн.

Уже с самого начала работы конференции нельзя было не заметить, какие огромные трудности предстоит преодолеть руководителям трех великих держав при решении таких политических вопросов, как проблема управления послевоенной Германией, установление новых границ, определение размеров репараций.

Послевоенные проблемы в общих чертах обсуждались и в Крыму в феврале 1945 года. Но тогда фашистская Германия еще не была окончательно разгромлена. Теперь пришел срок, как говорят, поставить все точки над «i», что и обнажило ряд разногласий как по принципиальным вопросам, так и по частным, вроде деления немецкого трофейного флота. Советским руководителям труднее всего было найти общий язык с англичанами, особенно с Черчиллем. Трумэн, как известно, тоже не отличался симпатиями к Советскому Союзу, но Америка еще воевала с Японией и нуждалась в нашей помощи, поэтому с американцами договариваться было легче.

О конференции в Потсдаме уже много написано, и поэтому я остановлюсь лишь на менее известных ее сторонах.

Еще в Москве мне стало известно, что в Потсдаме будет рассматриваться вопрос о разделе трофейных немецких кораблей. Об этом мне однажды в Ставке сказал И. В. Сталин. Подробнее мы обсуждали этот вопрос с генералом А. И. Антоновым.

И. В. Сталин постоянно заботился о развитии советского флота. Это он в свое время выдвинул идею строительства большого морского и океанского флота. Начавшиеся боевые действия вынудили свернуть начатую программу по судостроению. Но еще до окончания войны И. В. Сталин вновь стал задумываться над будущим флота. В апреле он спросил у меня, готовим ли мы, моряки, новую программу строительства судов, и велел при первой же возможности представить ему наметки программы.

– Подумайте и над тем, как мы сможем использовать трофейный немецкий флот, – сказал он тогда.

Главный морской штаб предварительно уточнил количество и местонахождение уцелевших немецких кораблей и судов. Эти данные я взял с собой в Потсдам.

Готовились мы не зря. Уже на одном из первых пленарных заседаний конференции возник вопрос о трофейном флоте. Поставил его И. В. Сталин. Помнится, как болезненно воспринял У. Черчилль даже постановку этого вопроса. Он считал, что раздел трофейного немецкого флота между союзниками на равные части вообще не правомерен. При этом он в качестве аргумента ссылался на то, что англичане во время войны понесли огромные потери на море, к тому же к моменту капитуляции большая часть немецкого флота оказалась в портах Англии и в оккупированных англичанами военно-морских портах Германии, Дании, Норвегии и Франции.

Возникла полемика. Мне никогда прежде не приходилось видеть Сталина таким рассерженным. А Черчилль даже вскочил, чуть не уронив кресло. Лицо его налилось кровью, он бросал резкие негодующие реплики. Сталин посоветовал на время отложить рассмотрение этого вопроса.

Я все носил в папке относившиеся к делу документы, но дни шли за днями, а о разделе немецкого флота будто совсем забыли. Не выдержав, я как-то спросил, когда же вновь будет поднят этот вопрос.

– Не будем спешить, – спокойно ответил Сталин. – Надеюсь, в составе английской делегации скоро произойдет изменение. Вот тогда и возобновим разговор.

Его прозорливость и на этот раз подтвердилась. После выборов Черчилль уехал в Англию, его место занял Эттли.

Вечером 26 июля советская делегация давала ужин. Перед

этим состоялись переговоры союзников с новым правительством Польши.

На переговорах я не присутствовал. На ужине рядом со мной оказался маршал К. К. Рокоссовский. Константин Константинович шепнул мне, что он только узнал, почему его неожиданно пригласили сюда.

– Меня сватают на польскую службу, – шепнул он мне.

Правда, назначение маршала Рокоссовского на пост министра обороны Польши произошло гораздо позднее – в 1949 году. Но сама мысль об этом назначении возникла и обсуждалась еще в Потсдаме.

Я был хорошо знаком с маршалом Рокоссовским, не раз встречался с ним в Ставке, на приемах. Талантливый военачальник, он пользовался огромным авторитетом в стране.

И в дни конференции наша делегация не отрывалась от жизни страны. Мы с Антоновым занимались своими повседневными делами. Находившийся вместе со мной адмирал С. Г. Кучеров с небольшой группой работников штаба следил за обстановкой на флотах и по сложившемуся правилу дважды в день докладывал мне. К этому времени наше внимание было больше всего сосредоточено на Тихоокеанском флоте, которому предстояло действовать. Помнится, несколько раз мы собирались в особняке начальника Генштаба генерала армии А. И. Антонова, обсуждая военные вопросы. Маршал Г. К. Жуков, как заместитель Верховного Главнокомандующего, однажды руководил одним из таких совещаний.

Наконец главы держав вернулись к вопросу о трофейном флоте. Мне присутствовать при этом не довелось, я только прочитал в отчете:

«Участники конференции в принципе договорились относительно мероприятий по использованию сдавшегося германского флота и торговых судов. Было решено, что три правительства назначат экспертов, которые совместно выработают детальные планы осуществления согласованных принципов».

Такая формулировка меня встревожила. Если на конференции не будет принято по этому вопросу твердое решение, дело может затянуться до бесконечности. При случае я высказал свое мнение И. В. Сталину. Он согласился со мной, и главы делегаций поручили военно-морским представителям согласовать вопрос тут же, на конференции, и немедля представить на утверждение выработанный документ.

Вечером 31 июля состоялось совещание старших военно-морских начальников – членов делегаций. В нем участвовали

адмиралы флота Э. Кинг, Э. Каннингхэм и я, присутствовали дипломатические советники и флотские специалисты.

Прежде всего встал вопрос о председателе совещания. Я собирался предложить кандидатуру американского адмирала Э. Кинга, менее других заинтересованного в разделе трофеев. Однако он упредил меня и назвал мою фамилию, мотивируя это тем, что, мол, адмирал Кузнецов старше остальных по чину, поскольку он еще и морской министр.

Я понял, что в этом случае у нас будет лишний шанс на успешное решение вопроса.

– Я приму на себя почетную миссию председателя только при одном условии… – Я оглядел встрепенувшихся собеседников. – При условии, что мы не выйдем из этого помещения, пока не придем к определенному решению.

Все заулыбались. С этим предложением пришлось всем согласиться.

Вопреки ожиданиям оба адмирала – и американец, и англичанин – на этот раз не столь рьяно возражали против раздела. Зато удивительным упорством отличался британский дипломат Робентсон. Каких только доводов он не приводил! Я еле успевал опровергать их.

Кстати, год или два спустя, как-то на приеме в Москве, в особняке МИД, Робентсон подошел ко мне и предложил тост за «умелое ведение совещания». Я с удовольствием осушил бокал: треть трофейного немецкого флота к тому времени уже находилась в наших базах.

Так вот, последним доводом Робентсона было:

– Ну как можно разделить на три равные части немецкие корабли, когда линкор там один, а крейсера два?

Дело, казалось, совсем зашло в тупик. Тогда я предложил разделить корабли на приблизительно равные группы, а затем, чтобы не было обидно, тянуть жребий.

Было уже далеко за полночь. Уставший Кинг заявил, что он согласен на любой вариант, лишь бы только поскорее. Каннингхэм тоже не возражал. Согласился и Робентсон. Поручили экспертам составить три приблизительных списка, а сами пошли завтракать. Улучив момент, я доложил о нашем решении Сталину. Он выслушал и утвердительно кивнул:

– Приемлемо.

Оказалось, что даже приблизительно разделить немецкий флот на три части не так-то просто. Пришлось создать тройственную комиссию, в которую от Советского Союза вошел адмирал Г. И. Левченко, от США – контр-адмирал В. Пэрри и от Англии – вице-адмирал Дж. Майлс.

Вызванный в Потсдам Г. И. Левченко приступил к работе. 14 августа комиссия в полном составе заседала в Берлине. Она по документам уточнила состав трофейного флота, какие из кораблей исправны, какие требуют ремонта, и затем разделила корабли на три приблизительно равные части. Бросили жребий. И в этом случае обид уже не было – каждому досталось то, что он вытянул.

Когда Левченко прибыл для доклада в Москву, я спросил его, как вел себя мой давний знакомый английский адмирал Майлс.

– Нормально. Даже предложил свою фуражку – из нее мы тянули свернутые в трубочку бумажки.

Союзники разделили между собой более 500 боевых кораблей, в том числе 30 подводных лодок (остальные как малопригодные решили затопить). Из вспомогательных судов признали подлежавшими разделу 1339. Как видно из этих данных, игра стоила свеч, и не зря мы так горячо спорили в Потсдаме.

Не вдаваясь в подробности, хочу напомнить, что Советский Союз получил 155 боевых кораблей, в их числе крейсер, 4 эсминца, 6 миноносцев, несколько подводных лодок. Их использовали на флотах как учебные и вспомогательные суда.

Раздел кораблей бывшего фашистского флота был одной из мер, направленных против возможности возрождения германского милитаризма с его реваншистскими устремлениями.

Главной задачей Потсдамской конференции было утверждение мира в Европе и выработка мер, обеспечивающих мирное сосуществование народов.

И тихоокеанцы сказали свое слово

Несмотря на памятные уроки у озера Хасан в 1938 году и на Халхин-Голе в 1939 году, милитаристское правительство Японии ждало только случая, чтобы возобновить уже совместно с Германией военные действия против СССР.

В своих агрессивных планах японский империализм метил на захват всего советского Дальнего Востока с Сибирью, а также Камчатки (в Авачинской бухте Петропавловска японцы собирались создать главную северную базу японского флота на Тихом океане). Об этом без стеснения писала японская печать. Японские милитаристы создали у границ СССР два плацдарма: маньчжурский и курильско-сахалинский. Оккупировав Маньчжурию, японцы перебрасывают туда отборную Квантунскую армию и к осени 1941 года доводят ее численность до 750 тысяч человек. К тому же она подкрепляется еще войсками Маньчжоу-Го в 180 тысяч человек и войсками монгольского князя Дэ-Вана в 12 тысяч человек. Кроме того, находящиеся в Северном Китае японские войска численностью до миллиона человек в любой момент могли быть переброшены в Маньчжурию. Непосредственно в метрополии японцы имели резерв сил в количестве 13 дивизий, которые также были готовы к переброске их в Маньчжурию или к высадке на советскую территорию.

На курильско-сахалинском плацдарме находилось 5 японских дивизий, предназначенных для наступательных действий против советского Сахалина и Камчатки. Численность японских войск у наших границ оставалась почти неизменной на протяжении всей войны.

В сентябре 1940 года в Берлине был подписан тройственный пакт между Германией, Японией и Италией, направленный против Советского Союза.

Наше правительство делало все, чтобы удержать Японию на нейтральных позициях. 13 апреля 1941 года с Японией был подписан договор о нейтралитете. И. В. Сталин сам прибыл на вокзал, чтобы проводить японского министра иностранных дел И. Мацуоку, подписавшего договор. На это обратил внимание весь мир: ни один министр иностранных дел не удостаивался еще такой чести.

Однако договор о нейтралитете не мог служить гарантией того, что Япония при благоприятных для нее условиях не выступит на стороне Германии. Вероломство японской военщины, которая фактически управляла страной, издавна было хорошо известно и по русско-японской войне и по агрессии Японии

против Китая. Наконец, в памяти были свежи бои у озера Хасан и на Халхин-Голе.

2 июля 1941 года в Токио состоялась так называемая имперская конференция, подробно рассмотревшая военно-политическую обстановку на Дальнем Востоке в связи с нападением гитлеровской Германии на Советский Союз. В принятой на конференции «Программе национальной политики» Японии указывалось: «Хотя наше отношение к германо-советской войне основывается на духе “оси” трех держав, мы в настоящее время не будем вмешиваться в нее и сохраним независимую позицию, секретно завершая в то же время военную подготовку против Советского Союза… Если германо-советская война будет развиваться в направлении, благоприятном для империи, она, прибегнув к вооруженной силе, разрешит северную проблему и обеспечит стабильность положения на Севере».

В соответствии с этим решением конференции японский генеральный штаб разработал план войны против СССР, зашифрованный под названием «Кантокуэн» (особые маневры Квантунской армии). Для осуществления плана, который предусматривал захват советского Дальнего Востока и значительной части Сибири, летом 1941 года была проведена мобилизация. Численность японских войск в Маньчжурии в течение двух месяцев была увеличена вдвое и к концу августа 1941 года достигла 600 тысяч человек.

Только провал гитлеровского плана молниеносной войны заставил японских правителей воздержаться от прямой агрессии против СССР.

Однако на протяжении всей войны Советского Союза с фашистской Германией Япония фактически нарушала договор о нейтралитете, оставаясь потенциальным союзником гитлеровского рейха. Так, уже 8 декабря 1941 года японское правительство вопреки международному праву объявило проливы Лаперуза, Сангарский и Корейский своими «морскими оборонительными зонами», поставив, таким образом, под контроль своих вооруженных сил Японское море и все выходы из него. В декабре 1941 года японцы потопили советские торговые суда «Кречет», «Свирьстрой», «Перекоп» и «Майкоп» и захватили суда «Симферополь» и «Сергей Лазо».

Когда с началом войны на Западе наши флоты на Севере, Балтике и Черном море начали первые постановки мин и приступили к развертыванию кораблей и частей, встал вопрос: а как быть с флотом на Дальнем Востоке? Готовность средств ПВО, рассредоточение кораблей и затемнение баз исключали, конечно, внезапность нападения японцев. Но при огромном преимуществе

японского флота в силах было бы очень опасным опоздать с серьезными предупредительными мерами.

Обстановка на Дальнем Востоке настоятельно требовала приступить к минно-заградительным операциям. Однако я не мог отдать такой приказ без разрешения правительства: это была не только военная, но и политическая акция. Один из членов ГКО, вызвавший меня для устного доклада, с пристрастием выяснял, насколько действительно необходима постановка мин у дальневосточных берегов. Я доказывал, что она поможет флоту в защите побережья. Докладывая, я не скрывал и того, что какая-то часть мин, возможно, будет сорвана с якорей и унесена в открытое море, а значит, появится у берегов Японии.

После моих настойчивых обращений разрешение наконец было получено. 12 июля 1941 года начались первые постановки мин в заливе Петра Великого, около Владивостока, а затем и возле других дальневосточных военно-морских баз. Корабли и суда оповестили об опасных для плавания районах. Чтобы на минные поля не зашли иностранные суда, в районе Владивостока организовали специальные корабельные дозоры.

С наступлением осенних штормов какую-то часть мин, как и следовало ожидать, сорвало с якорей. Господствующие в это время года северо-западные ветры унесли мины в открытое море.

Но у командования Тихоокеанского флота стало спокойнее на душе, когда перед каждой базой появилась оборудованная минно-артиллерийская позиция. Прибрежные воды систематически просматривались с самолетов, а специально выделенные корабли уничтожали обнаруженные плавающие мины. Безопасность торговых судов на подходах к базам обеспечивали военные лоцманы.

С декабря 1941 года в связи с началом войны Японии против США, Англии и их союзников на Тихом океане обстановка на нашем Дальнем Востоке несколько разрядилась. Япония направила основные морские силы на юг.

Некоторое ослабление напряженности вблизи наших дальневосточных берегов, а главное – изменение в нашу пользу положения на советско-германском фронте позволили Тихоокеанскому флоту оказать действенную помощь фронту. Я уже писал, что тысячи тихоокеанцев в составе морских бригад приняли участие в боях под Москвой и на других сухопутных направлениях. Дальневосточники посылали другим флотам и корабли, и отлично подготовленных командиров и матросов. В 1941 году не удалось усилить Северный флот переводом туда кораблей с Балтики, поэтому решено было пополнить Северный флот кораблями с Тихого океана. В том же году с Тихого океана

на пополнение Северного флота отправили шесть подводных лодок. Подводникам предстояло скрытно пересечь Тихий океан, где в поисках американских кораблей и транспортов курсировали японские лодки, спуститься к экватору, Панамским каналом пройти в Атлантику, миновать районы наиболее активных действий немецких лодок в северной части Атлантического океана, подняться выше Северного полярного круга – к 72° северной широты – и оттуда следовать в базы Северного флота. По договоренности с правительствами союзных держав нашим лодкам разрешался заход в порты Датч-Харбор на Алеутских островах, Сан-Франциско, Панаму, Галифакс в Канаде и Рейкьявик для приема топлива, продовольствия и для ремонта, если он потребуется. Лодки отправлялись попарно. 25 сентября 1942 года из Петропавловска-Камчатского вышли «Л-15», командиром которой был капитан-лейтенант В. И. Комаров, и «Л-16» под командованием капитан-лейтенанта Д. Ф. Гусарова. Вслед за ними из Владивостока отправились четыре другие лодки.

11 октября, когда до Сан-Франциско оставалось 820 миль, на просторах Тихого океана вдруг раздался сильный взрыв. Над подводной лодкой «Л-16» взметнулся столб воды и дыма. Через 2–3 минуты она исчезла под водой со всем экипажем. Ее атаковала неизвестная подводная лодка. Сигнальщики другой нашей лодки, «Л-15», обнаружили 2 перископа. Артиллеристы «Л-15» выпустили по ним 5 снарядов, и перископы скрылись под водой.

Переход лодок оказался трудным. Шла война, и опасность подстерегала их в любой точке огромного пути.

Первой 24 января 1943 года пришла в Полярный подводная лодка «С-51», которой командовал капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко. Встретить лодку в гавань прибыли командующий Северным флотом А. Г. Головко, начальник отдела подводного плавания штаба контр-адмирал Н. И. Виноградов и командир бригады подводных лодок Герой Советского Союза капитан 1 ранга И. А. Колышкин.

Остальные лодки прибыли в марте – июне.

Это был первый за всю историю советского подводного флота столь долгий переход. Подводные лодки прошли через два океана – Тихий и Атлантический – и девять морей – Японское, Охотское, Берингово, Карибское, Саргассово, Северное, Гренландское, Норвежское и Баренцево. Каждая из них пробыла в море более 2200 часов и оставила за кормой 17 тысяч миль.

Отличная выучка подводников-тихоокеанцев, их стремление сразиться с фашистами помогли успешно завершить поход.

Прибывшие на Север лодки активно включились в борьбу с

врагом. Их экипажи, продолжая вести боевой счет отважных подводников-североморцев, топили корабли и суда гитлеровцев. Вскоре за боевые заслуги перед Родиной подводная лодка «С-56» была удостоена звания гвардейской и награждена орденом Красного Знамени, «С-51» также стала Краснознаменной, а их бесстрашные командиры Григорий Иванович Щедрин и Иван Фомич Кучеренко получили высокое звание Героя Советского Союза. Эти и другие отличия, заслуженные тихоокеанцами в суровых арктических водах, – еще одно доказательство того, сколь действенной была помощь Тихоокеанского флота своему северному собрату.

Подводные лодки того времени не идут ни в какое сравнение с современными. Но тогда мы считали их отличными.

Техника поистине развивается быстро, и темпы этого развития неимоверно ускоряются. То или иное открытие создает широкие возможности для технического прогресса во многих смежных областях.

Мне хочется привести пример ускорения темпов развития техники, знакомой морякам из области подводного судостроения.

Прообразом подводной лодки можно считать «потаенное судно» народного умельца Ефима Никонова, которое он предложил еще в 1719 году. При первых испытаниях присутствовал Петр I. Идея заслуживала внимания, но техника не позволяла должным образом реализовать мечту.

В середине XVIII века англичанин Симоне предложил подводную лодку, созданную на иных принципах, но правильная в основе своей мысль еще не могла стать реальностью. Исторически на очереди еще стояли паровые суда вместо парусных.

Во Франции, которая во времена Наполеона была сильна на суше и слаба на море, Фултон в 1800 году предложил построить подводную лодку «Наутилус» для борьбы с «владычицей морей» Британией. Такое судно было крайне необходимо. Однако попытка воплотить конструкторскую мысль в реальность оказалась безуспешной: идея далеко опередила технические возможности.

Ближе к реальности оказалась подводная лодка нашего соотечественника С. Джевецкого, которую он испытывал в Одессе в конце 1879 года. Это было уже стальное судно, но надежность его действия под водой оказалась недостаточной. Идея плавать «потаенно» под водой временно была оставлена.

Подводные лодки были признаны годными для военных целей только в начале XX века. Окончательно в этом убедились в годы первой мировой войны. Ошеломляющие успехи подводных

лодок (потопление в течение двух часов трех английских крейсеров, торпедирование русского крейсера «Паллада») дали мощный толчок развитию подводного оружия. Подводная лодка стала подлинно боевым подводным кораблем.

А через пятьдесят лет после первой мировой войны появились современные атомные подводные гиганты. Они плавают вокруг света без пополнения топливом, ныряют под лед и всплывают точно на Северном полюсе…

Однако, восхищаясь темпами развития техники, я невольно уклонился от темы. Не ведя боевых действий до августа 1945 года, Тихоокеанский флот не только совершенствовал боевую выучку частей и кораблей, но и вносил значительный вклад в дело победы над фашистской Германией. Кроме того, через Владивосток все военные годы шли грузы из США. Тихоокеанцы по возможности оберегали транспорты от своих и японских мин, а временами, когда возникала опасность нападения японского флота, кое-где даже конвоировали их.

Япония медлила с выступлением против Советского Союза. Медлила, но вовсе не отказывалась от нападения. И нам приходилось быть постоянно настороже и держать на Дальнем Востоке значительные силы.

Командование Тихоокеанского флота держало флот в повышенной готовности, и Главный морской штаб внимательно следил за обстановкой на этом огромном морском театре. Вице-адмирал И. С. Юмашев не без основания беспокоился за побережье, а я постоянно напоминал ему, чтобы он не дал застигнуть себя врасплох. Мы старались передать ТОФ боевой опыт, полученный на западных морских театрах. Комфлота просил помочь ему выделением средств, но их неоткуда было взять, наоборот, мы заставили его выделить часть подводных лодок и авиации для усиления Северного флота.

Чем труднее складывалось у нас положение на западе, тем более вызывающе вели себя японцы. Это заставляло наше Верховное Главнокомандование постоянно держать на Дальнем Востоке войска соответствующей численности. Таким образом, хотя Япония медлила с нападением на нашу страну, ее агрессивное поведение являлось косвенной помощью фашистской Германии.

К лету 1945 года военная и экономическая мощь Японии была в значительной мере ослаблена. Но ее правительство путем упорного сопротивления рассчитывало добиться заключения мира на выгодных для себя условиях. Наступательные операции американо-английских вооруженных сил на Тихом океане развивались крайне медленно. Так, например, бои за небольшой

остров Окинава длились около трех месяцев, хотя против восьмидесятитысячного гарнизона острова было брошено более 450 тысяч американских солдат и офицеров, 1317 кораблей и 1727 самолетов. Американцы потеряли здесь 48 025 человек убитыми, ранеными и пропавшими без вести, 34 корабля и 763 самолета, 368 американских кораблей были повреждены. Такой ход боев не предвещал скорого окончания войны. Не случайно союзники на Потсдамской конференции, как и в Ялте, настаивали на быстрейшем вступлении СССР в войну с Японией.

Точно о дне и часе нашего выступления и на Потсдамской конференции сказано не было. Но я знал, что приготовления идут полным ходом и что война на Дальнем Востоке начнется в первой половине августа.

Во время работы Потсдамской конференции начальник Генштаба А. И. Антонов на очередном совещании членов нашей делегации спросил меня о готовности Тихоокеанского флота к боевым действиям. Я ответил вопросом: к какому сроку должен быть готов флот? Алексей Иннокентиевич уклончиво ответил: сроки приближаются. Я заверил, что Тихоокеанский флот и Амурская флотилия в основном уже закончили подготовку, и мы, моряки, просим об одном: чтобы нас предупредили хотя бы за несколько дней до начала боевых действий. Мне это обещали.

Подготовка к операции шла в обстановке всемерной секретности. Переброска войск и техники проводилась скрытно. Даже многие лица высшего командного состава ехали на Дальний Восток под чужими именами.

Когда конференция подходила к концу, И. В. Сталин спросил меня, не собираюсь ли я на Дальний Восток. Я ответил, что намерен после конференции на один-два дня задержаться на Балтийском флоте.

– Медлить не следует, – заметил Верховный.

Эти слова подтвердили мою догадку, что сроки начала войны совсем близки.

Уже там, в Потсдаме, я узнал, что на меня возлагается координация действий Тихоокеанского флота и Амурской флотилии с действиями сухопутных войск.

8 августа 1945 года по радио было объявлено решение Советского правительства о вступлении в войну против Японии. Советский Союз преследовал справедливые и благородные цели: ликвидировать последний очаг агрессии и ускорить окончание второй мировой войны, изгнать японских захватчиков из Маньчжурии и Кореи и тем самым оказать содействие китайскому и корейскому народам в их освободительной борьбе против империалистического рабства, вернуть нашей стране исконно

русские земли – Южный Сахалин и Курильские острова.

В это время я уже летел в Читу. Моим летчиком был полярник майор А. И. Бехтинов. В Иркутске, несмотря на предостережение метеорологов о плохой погоде на трассе, он заявил: «Доберемся благополучно!». И снова блеснул своим искусством: в дождь, при низкой облачности, маневрируя между горами, он нашел нужный аэродром. Никто нас не ожидал: все считали, что в такую погоду лететь невозможно.

– Откуда вы взялись? – удивился маршал А. М. Василевский, когда я вошел к нему на КП.

А. М. Василевский, назначенный главнокомандующим советскими войсками на Дальнем Востоке, познакомил меня с обстановкой и замыслом операции.

План Ставки Верховного Главнокомандования предусматривал стремительное наступление одновременно на трех направлениях – из Приморья, из района Хабаровска и со стороны Забайкалья, с тем чтобы расчленить и уничтожить по частям Квантунскую армию.

Руководство всей кампанией было возложено на маршала А. М. Василевского. На западной границе Маньчжурии был развернут Забайкальский фронт, которым командовал маршал Р. Я. Малиновский, на северо-восточной границе – 2-й Дальневосточный фронт под командованием генерала армии М. А. Пуркаева, а на востоке, упираясь своим флангом в Японское море, сосредоточились войска 1-го Дальневосточного фронта под командованием маршала К. А. Мерецкова. Тихоокеанским флотом командовал адмирал И. С. Юмашев, Амурской флотилией – контр-адмирал Н. В. Антонов.

Советское правительство объявило войну Японии 8 августа, а в ночь на 9 августа начались боевые действия.

Наступая одновременно с трех направлений, наши войска начали продвижение. Они преодолевали труднопроходимую, сильно пересеченную высокими хребтами местность. Сражения начались по фронту, протянувшемуся на пять тысяч километров.

Сразу же в боевые действия включились наши моряки.

Тихоокеанский флот (командующий адмирал И. С. Юмашев, член Военного Совета генерал-лейтенант береговой службы С. Е. Захаров, начальник штаба вице-адмирал А. С. Фролов) к тому времени имел в своем составе 2 крейсера, 1 лидер эсминцев, 12 эсминцев и миноносцев, 78 подводных лодок, 204 торпедных катера, десантные суда, тральщики и другие корабли. ВВС Тихоокеанского флота насчитывали более 1,5 тысячи самолетов. Японский флот к августу 1945 года имел до 500 боевых кораблей. Хотя основные силы его были отвлечены на борьбу против

военно-морских сил США, мы не могли забывать, что японцы имеют возможность быстро перебросить свои корабли в Японское море.

Еще до начала войны СССР с Японией были определены зоны действия морских, воздушных и сухопутных сил Советского Союза и США. Разграничительная линия между зонами проходила в 90-120 милях от материка в Японском море и в 15–25 милях от нашего побережья в Тихом океане и Беринговом море.

Тихоокеанский флот был переведен на оперативную готовность № 1 еще на рассвете 8 августа 1945 года. Торговые суда укрылись в заранее установленных пунктах, а на морских коммуникациях была введена система конвоев. К старым минным заграждениям, поставленным еще в 1941 году, пришлось добавить новые.

Флоту следовало в первые же дни войны высадить ряд десантов на Корейском полуострове. Кроме того, на флот и Северную Тихоокеанскую флотилию возлагались оборона всего морского побережья и нарушение коммуникаций противника. Ближайшими портами, через которые могли поступать грузы и войска для Квантунской армии, были Юки, Расин и Сейсин. К высадке десантов в этих портах и был подготовлен флот. По сведениям разведки, порты охраняла сильная береговая артиллерия. Наиболее укрепленным считался порт Сейсин, где находились гарнизон до 4 тысяч человек и сильная береговая оборона.

Для поддержки наших десантов были использованы дивизии пикировщиков и штурмовиков. Одновременно с воздушными налетами на порты должны были нанести удар наши торпедные катера. Их действиями руководил командир 1-й бригады торпедных катеров капитан 2 ранга П. Ф. Кухта, а дивизионами катеров – капитаны 3 ранга К. В. Казачинский, С. П. Кострицкий и капитан-лейтенант М. Г. Малик.

Первые атаки с воздуха и с моря были смелыми и удачными. Уже к 11 августа создалась благоприятная обстановка для высадки десантов в портах Юки и Расин, что и было сделано в течение двух дней, несмотря на плохую погоду. Захват этих портов позволил приступить к боям за Сейсин. Для этого потребовались более крупные силы. В десант вошли 335-я стрелковая дивизия, 13-я бригада и 355-й батальон морской пехоты Тихоокеанского флота. Командиром высадки назначили капитана 1 ранга А. Ф. Студеничникова, а десант возглавил командир бригады морской пехоты генерал-майор В. П. Трушин.

Бои за Сейсин были чрезвычайно тяжелыми. Японцы бросали в бой все новые и новые подкрепления. Первому эшелону,

состоявшему из 355-го батальона морской пехоты, в течение только одной ночи (на 15 августа) пришлось отбить четырнадцать вражеских атак.

Несмотря на фанатически упорное сопротивление противника, 16 августа военно-морская база Сейсин была занята десантными частями флота и 335-й стрелковой дивизией из состава Чугуевской оперативной группы.

Мне доложили, что в этих боях отличился флагманский артиллерист сторожевых кораблей капитан 3 ранга Г. В. Терновский. Когда наши десантники в порту оказались в тяжелом положении, Терновский сформировал отряд из двадцати пяти моряков с кораблей и с ними высадился на берег.

– Это не тот ли Терновский, что служил на Черном море? – спросил я.

– Тот самый.

Я хорошо помнил Терновского еще по Новороссийску. Там он прославился тем, что поставил «катюши» на торпедные катера. Реактивные установки на море оказались грозным оружием. С легкой руки Терновского в конце войны «катюши» появились на многих кораблях.

За свой подвиг в Сейсине Г. В. Терновский был удостоен звания Героя Советского Союза.

После освобождения Юки, Расина и Сейсина генерал-лейтенант С. И. Кабанов, назначенный командующим Южным морским оборонительным районом, получил возможность организовать оборону портов, чтобы там могли базироваться наши корабли.

В середине августа мы вместе с А. М. Василевским вылетели из Читы в Приморье. Маршал хотел лично проследить за действиями 1-го Дальневосточного фронта, а мне в эти дни следовало быть ближе к штабу флота. Погода в момент вылета была сносной, но примерно на полпути от Хабаровска самолет попал в сильные грозовые облака. Молнии сверкали совсем рядом, а ливень буквально ослеплял летчиков. Все же удалось пилоту отыскать площадку, пригодную для посадки. Еле приземлились. Видимости никакой. Оказались мы на небольшом полузаброшенном аэродроме. Имевшаяся на нем рация, как и рация самолета, обладала небольшой дальностью. Чтобы связаться со штабом и с Москвой, Александру Михайловичу пришлось добираться до ближайшей железнодорожной станции. А на следующее утро небо было ясным, и мы спокойно добрались до Уссурийска. До чего же переменчива погода на Дальнем Востоке!

Вместе с А. М. Василевским мы побывали в штабе 1-го

Дальневосточного фронта. Маршал К. А. Мерецков с похвалой отозвался о действиях моряков-тихоокеанцев.

На другой день я вылетел во Владивосток.

На флагманском командном пункте Тихоокеанского флота меня познакомили с подробностями боев за Сейсин и планом предстоящего крупного десанта в Гензан. Северная Тихоокеанская флотилия в это время уже приступила к борьбе за острова Курильской гряды и южной части Сахалина.

Операции шли по плану. Кое-где японцы еще оказывали упорное сопротивление. Оправдались наши заботы о том, чтобы тихоокеанцы настойчиво овладевали боевым опытом других флотов. Сейчас здесь было немало командиров, участвовавших в боях на Черном море, Балтике, на Севере. Такими были, например, генерал С. И. Кабанов, а также начальник штаба флота вице-адмирал А. С. Фролов, с которым я встречался еще в трудные дни 1942 года на Керченском полуострове. Сейчас он со знанием дела планировал десантные операции.

В общем, дела шли хорошо. Победа над фашистской Германией как бы зарядила дальневосточников и тихоокеанцев на скорую победу. Моральное состояние наших войск было высоким, никакие препятствия не могли остановить их порыва.

Командующего Тихоокеанским флотом адмирала И. С. Юмашева я знал давно. На Черном море, когда я служил на крейсерах, И. С. Юмашев командовал эсминцем, а затем дивизионом миноносцев. Под его командованием мне довелось служить в 1935–1936 годах, когда он возглавлял бригаду крейсеров.

На редкость спокойный, отлично знающий свое дело моряк, Юмашев в 1937 году был назначен командующим Черноморским флотом. А в марте 1939 года, когда встал вопрос о назначении опытного моряка на Тихоокеанский флот, я без колебаний назвал именно его. Мы вместе с ним направились тогда во Владивосток. В течение недели я знакомил его с флотом. Я был спокоен: лучшего командующего трудно желать.

К началу войны с японцами И. С. Юмашев уже отлично изучил этот огромный морской театр. Сейчас он превосходно руководил боевыми действиями флота.

Владимир Александрович Андреев, возглавлявший Северную Тихоокеанскую флотилию, имел за плечами немалый боевой опыт, участвовал в обороне Одессы и Севастополя, в феодосийском десанте. Теперь он руководил действиями моряков в боях за освобождение Южного Сахалина. Наиболее трудной была десантная операция в порту Отомари. Японцы здесь сопротивлялись особенно упорно, но в конце концов вынуждены

были сложить оружие.

15 августа главнокомандующий советскими войсками на Дальнем Востоке А. М. Василевский предписал командующему Тихоокеанским флотом адмиралу И. С. Юмашеву и командующему 2-м Дальневосточным фронтом генералу армии М. А. Пуркаеву провести операцию по освобождению островов северной части Курильской гряды.

Военный совет флота, оставив за собой общее руководство операцией, непосредственное осуществление ее возложил на командующего войсками Камчатского оборонительного района генерал-майора А. Р. Гнечко и командира Петропавловской военно-морской базы капитана 1 ранга Д. Г. Пономарева.

Замысел операции состоял в том, чтобы внезапной высадкой морского десанта в северо-восточной части острова Шумшу нанести главный удар в направлении военно-морской базы Катаока, овладеть островом и, используя его как плацдарм, в последующем овладеть островами Парамушир и Онекотан.

В дни, когда тихоокеанцы осуществляли эти операции, во Владивосток прилетел маршал А. М. Василевский. Он выслушал доклад командующего флотом и поторопил с завершением боевых действий. Маршал побывал на кораблях. Александр Михайлович с присущей ему теплотой беседовал с моряками. Я видел, как восторженно люди встречали этого прославленного военачальника. Мне довелось много раз иметь дело с маршалом А. М. Василевским, и я давно убедился, что это талантливый, культурный во всех отношениях человек.

Перед возвращением в Москву я побывал на Амурской флотилии. Ее 4 бригады речных кораблей и 2 бригады бронекатеров – более чем 200 вымпелов – активно участвовали в разгроме милитаристской Японии. Мне особенно понравились мониторы флотилии. Эти небольшие, но исключительно хорошо сконструированные корабли оказались самыми удачными для тесного взаимодействия с сухопутными войсками. Они заходили далеко в тыл врага, обеспечивали переправы, высаживали десанты, оказывали им огневую поддержку.

Командовал флотилией контр-адмирал Н. В. Антонов, членом Военного совета был контр-адмирал М. Г. Яковенко, начальником штаба – капитан 1 ранга А. М. Гущин. Ко времени боевых действий против Квантунской армии флотилия пополнилась новыми бронекатерами, а их экипажи и командиры уже накопили достаточный боевой опыт в сражениях на Днепре, Дунае, Волге.

Полноводный Амур запомнился мне хорошо еще в довоенные годы, когда я служил на Дальнем Востоке. В иных местах, особенно в устье в районе Николаевска, он прямо-таки напоминал

море – такая неоглядная ширь.

Основные силы флотилии, доложил мне Н. В. Антонов, начали боевые действия на реке Сунгари. Оказав войскам помощь в занятии городов Цзямусы, Саньсин, флотилия двинулась на Харбин, который был взят 20 августа. А перед этим наступлением флотилия почти целую неделю обеспечивала форсирование Амура войсками 15-й и 2-й армий. Она высаживала десанты при захвате города Сахаляна, переправляла войска из Благовещенска в Сахалян. А когда Сахалян захватили, началась высадка десанта в укрепленном секторе Айхгуньцунь, где противник имел сильную оборону. Сюда по приказанию командующего 2-й армией с целью поддержки наших войск артиллерийским огнем были направлены монитор «Активный» (командир капитан-лейтенант П. Ф. Коптев), канонерская лодка «Красная звезда» (командир капитан-лейтенант А. Н. Тарасов) и отряд бронекатеров с реактивными установками (командир дивизиона капитан 3 ранга А. Я. Бакалец). Они помогли войскам занять город Цикэ. В результате от противника было очищено все правое побережье верхнего и среднего Амура, что обеспечило свободное плавание наших кораблей. Тем самым были созданы плацдармы для дальнейшего наступления сухопутных частей. Словом, флотилия помогла прорывать оборону противника, овладевать городами, уничтожать совместно с войсками окруженные группировки японских войск, высаживать десанты.

Остановлюсь еще на одной операции флотилии. Оставив Тунцзян, противник отходил по дороге Тунцзян – Фуцзинь, а затем вверх по реке Сунгари. Фуцзинь был важной армейской и речной базой японцев. 11 августа мониторы «Ленин» (командир капитан-лейтенант А. К. Павлов), «Сунь Ятсен» (командир капитан 3 ранга В. Д. Корнер) и бронекатера устремились вверх по реке. На борту кораблей следовали два батальона и штурмовая рота морской пехоты. Пройдя километров 15–20, монитор «Ленин» высадил на берег один из батальонов, который начал двигаться параллельно реке прямо на Фуцзинь. Затем корабли под вражеским огнем ворвались на рейд Фуцзиня и высадили десант на причалы. В это время с севера в город вошла 171-я танковая бригада. Общими усилиями Фуцзинь был взят.

Нашим кораблям приходилось двигаться вверх по Сунгари, местами преодолевая серьезные преграды: сплошной поток бревен и плотов, пущенных японцами с верховьев реки, упавшие фермы взорванных железнодорожных мостов. Моряки все-таки отыскивали фарватеры и продолжали двигаться к намеченным целям. По пути была захвачена и разоружена Сунгарийская речная флотилия японцев.

В том, что в течение нескольких дней нашими войсками была разгромлена 750-тысячная Квантунская армия, есть заслуга и моряков Амурской флотилии.

Успешные действия флотилии высоко оценены правительством – 3315 ее моряков, старшин и офицеров были награждены орденами и медалями, 7 удостоены звания Героя Советского Союза. Вот их имена: контр-адмирал Н. В. Антонов, капитан 1 ранга М. Г. Воронков, капитан 3 ранга В. Д. Корнер, капитан-лейтенант И. А. Хворостьянов, капитан-лейтенант Л. Н. Пантелеев, капитан С. М. Кузнецов, старший лейтенант И. А. Сорнев и старшина 1-й статьи Н. Н. Голубков.

За отвагу экипажей мониторы «Сунь Ятсен» и «Свердлов», канонерские лодки «Красная звезда» и «Пролетарий», 1-й отдельный дивизион бронекатеров, 1-й отряд бронекатеров стали гвардейскими.

Бригады флотилии получили наименования: 1-я Харбинская Краснознаменная, 2-я Амурская Краснознаменная, 3-я Уссурийская ордена Нахимова I степени и 4-я Амурская ордена Ушакова I степени.

Находясь на Дальнем Востоке, я дважды разговаривал с И. В. Сталиным по телефону. Как-то, выслушав мой доклад об обстановке на море, он шутя спросил:

– Все еще воюете?

Тогда наши части высаживались на последний остров Курильской гряды – остров Кунашир.

– На Хоккайдо высаживаться не следует, – так же шутливо предупредил Верховный.

– Без приказа не будем, – ответил я. Через несколько дней меня снова позвали к телефону. Верховный спросил, когда я вылетаю в Москву.

– Не задерживайтесь. Надо решать вопрос о новой судостроительной программе.

В правительстве уже думали о будущем нашего Военно-Морского Флота.

После этого разговора с Москвой я побывал еще в Хабаровске, где встретился с А. М. Василевским, Р. Я. Малиновским, К. А. Мерецковым, М. А. Пуркаевым. Мы подвели итоги этой молниеносной кампании.

Рано утром я вылетел в Москву. Всю дорогу – а на «Дугласе» путь с Дальнего Востока до столицы занимал полтора суток – я сидел с карандашом в руке, прикидывал, какие нам нужно строить корабли. На память приходили еще довоенные годы и первые наметки «большого морского и океанского флота».

В годы войны мне доводилось бывать в наших крупных

судостроительных центрах. С горечью смотрел на недостроенные линкоры и тяжелые крейсеры, стоявшие на стапелях или у стенок заводов. Их не успели перед войной ввести в строй. Они были запланированы большой судостроительной программой, которую нам не дала реализовать война. Помню, у меня еще в тридцатых годах возникало сомнение по поводу линкоров: каким образом и куда мы будем выводить их из мелководной Балтики и закрытого Черного моря, если война начнется неожиданно? (…)

Опыт войны показал возросшую роль авиации и на сухопутном фронте, и на море. Огромные линкоры оказались беззащитными перед авиацией. Чтобы их прикрывать, нужны были десятки истребителей. Американские линейные корабли стали жертвой японской авиации в Перл-Харборе. Впоследствии американцы выводили их в океан только в сопровождении авианосцев. Не имея воздушного прикрытия, фашисты были вынуждены прятать свой линкор «Тирпиц» в норвежских фьордах, пока его в конце концов не потопили своими шеститонными бомбами английские самолеты «ланкастер». Думается, роль авианосцев поняли не только США, но и англичане и немцы, но быстро сооружать такие сложные корабли в ходе войны нелегко.

У нас война с Германией носила прежде всего континентальный характер, и нам не потребовались корабли крупнее, чем крейсеры. Линейные корабли действовали лишь от случая к случаю.

А вот наша флотская авиация поработала в войну много и успешно. Она часто решала успех боя и на суше, и на море, нанося чувствительные удары по вражеским коммуникациям, портам, базам. Там, где было достаточно самолетов, мы с помощью авиаторов решали такие задачи, которые раньше осуществляли только с помощью кораблей.

Немало славных страниц вписали в историю нашего Военно-Морского Флота подводные лодки, особенно на Северном флоте.

Наметки новой судостроительной программы вырисовывались пока только вчерне. В Москве я посадил за работу своих ближайших помощников, и в первую очередь, конечно, начальника Главного морского штаба.

Постепенно наши мысли отлились в определенные цифры проекта судостроительной программы, главные идеи которой основывались на изучении богатейшего опыта войны.

В том же 1945 году мною был представлен десятилетний план проектирования и судостроения. В этом плане основными классами боевых кораблей были названы авианосцы (большие и малые), крейсера с 9-дюймовой артиллерией, подводные лодки, эсминцы и т. д.

Споры, проходившие в процессе обсуждения, касались в основном авианосцев, на которых я настаивал и которые не принимались к постройке. По крейсерам больших споров не было. По эсминцам шли очень горячие споры. Я категорически возражал против строительства большого числа старых эсминцев проекта № 30, так как они не имели универсальной артиллерии. Очень много говорили о новых типах подводных лодок, которые нам уже были известны. Вопрос о тяжелом крейсере с 12-дюймовой артиллерией при мне даже не стоял, хотя Министерство вооружения не раз, как я помню, рекомендовало 12-дюймовую пушку.

Когда споры о новой программе находились в самом разгаре, я был снят с должности. Таким образом, программа послевоенного судостроения окончательно обсуждалась и была принята без меня, вопреки моему мнению, без учета моих предложений. Строительство этих кораблей в основном также прошло в мое отсутствие (1946–1951 гг.).

Я же лично все время считал самыми крупными ошибками в послевоенном судостроении появление в строительстве тяжелого крейсера, строительство большого числа эсминцев проекта № 30, продолжение строительства старых подводных лодок проекта № 15.

По всем этим вопросам имеется большая переписка, особенно о неполноценности эсминцев проекта № 30. Я поднимал эти вопросы и после своего возвращения в 1951 году на работу в Москву на должность министра Военно-Морского Флота.

Мною были приняты все меры для скорейшего перехода на новые эсминцы, неоднократно докладывалось о необходимости строительства десантных судов и авианосцев.

В докладе № 2222 от 1 сентября 1951 года я написал, какими старыми кораблями мы обладаем, и просил принять ряд срочных мер.

Не утверждаю, что в то время я стоял на самых правильных позициях и умел предусмотреть самое новое, но утверждаю, что если бы были приняты мои предложения, то к 1952–1953 гг. мы имели бы авианосцы, подводные лодки, десантные корабли, крейсера, сильные в зенитном отношении, которые нетрудно было бы переделать в ракетные, имели бы самые современные эсминцы и т. д.

Флот должен быть сбалансирован исходя из задач, стоящих перед Вооруженными Силами страны. Только это определит соотношение надводного и подводного флота, классов кораблей, типов самолетов, вооружения. Следует также учитывать, что изменилась обстановка, изменились средства вооруженной

борьбы.

Все это учитывается сейчас. Наш флот строится с учетом опыта минувших войн и на основе научного предвидения на будущее.

Уже в Москве я увидел в газете Указ Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года о награждении большой группы моряков Тихоокеанского флота, Амурской и Северной Тихоокеанской флотилий. Нашел здесь и свою фамилию. И. С. Юмашеву, Н. В. Антонову и мне было присвоено звание Героя Советского Союза.

Через несколько дней М. И. Калинин вручил мне Золотую Звезду и орден Ленина. Конечно, я переживал большую радость. И вместе с тем сознавал, что это оценка не только и не столько моего труда, но прежде всего признание героизма советских моряков, заслуг всего нашего флота перед социалистической Родиной. Высокая награда обязывала работать еще больше и еще лучше.

Немеркнущая слава

Вскоре после войны мне на глаза попалась книга Э. Стеттиниуса «Рузвельт и русские». Есть в ней такие строки: «Американскому народу следует помнить, что в 1942 году он был недалек от катастрофы. Если бы Советский Союз не смог удержать свой фронт, немцы получили бы возможность захвата Великобритании. Они смогли бы также захватить Африку, и в этом случае им удалось бы создать свой плацдарм в Латинской Америке».

Так писал не кто-нибудь, а тогдашний государственный секретарь США, которому было известно истинное положение дел.

Ныне, когда от войны нас отделяют десятилетия, некоторые зарубежные историки изводят горы бумаги в бесплодных попытках умалить роль Советских Вооруженных Сил в разгроме фашизма – злейшего врага человечества. В искаженном свете выглядят в их писаниях и боевые действия советских моряков.

Одним из таких примеров может служить книга кадрового разведчика, командора в отставке Р. Херрика, выпущенная военно-морским институтом США с предисловием адмирала в отставке А. Бэрка. Автор без зазрения совести заявляет, что советский Военно-Морской Флот не умел приспособить свою стратегию к сочетанию стратегической обороны с тактическими наступательными действиями… В таком же духе рассуждает американский историк Гартхоф, зачеркивая все, что в свое время говорилось американскими политическими и военными деятелями в прошлом, когда роль Советских Вооруженных Сил в борьбе с врагом была очевидной, неопровержимой и когда против фактов выступать было невозможно.

На основе тщательного изучения документов – советских, английских, американских, немецких, японских – Главный морской штаб подводит итоги боевых действий наших флотов за время Великой Отечественной войны.

На самом же деле в период Великой Отечественной войны наш флот смог не только отразить внезапное нападение врага, но и перейти к решительным действиям на всех военно-морских театрах. Действия флотов с первых же дней войны сочетались с общей стратегией Вооруженных Сил. Иначе не могло и быть. Этому учили нас, моряков, еще в предвоенный период, это было зафиксировано в наших оперативно-тактических документах и проверялось на всех больших и малых учениях.

Когда обстановка требовала, Военно-Морской Флот –

корабли, авиация, береговая оборона и части морской пехоты, – тесно взаимодействуя с сухопутными войсками, оказывал фронтам посильную помощь на приморских направлениях. Все действия были подчинены задачам, поставленным Верховным Главнокомандованием.

В результате за время Великой Отечественной войны флотами было уничтожено около 1300 транспортов водоизмещением свыше 3 миллионов тонн и более 1200 боевых кораблей и вспомогательных судов противника.

Авиация флота совершила в общей сложности 384 тысячи самолето-вылетов и уничтожила до 5000 вражеских самолетов. Флотами было высажено более сотни морских десантов общей численностью около 330 тысяч человек. В десантных операциях участвовало до двух тысяч боевых кораблей и несколько тысяч вспомогательных судов.

Именно активные действия наших флотов, их высокая боевая готовность сковывали военно-морские силы врага, пресекали их попытки нанести удары по советским войскам, действовавшим на побережье. Будь наши флоты хоть в какой-то мере пассивны, как хочется доказать таким историкам, как Р. Херрик или Гартхоф, фашистский флот, безусловно, не упустил бы возможности воздействовать на фланги наших фронтов с моря.

Советским Военно-Морским Флотом было за годы войны перевезено через различные водные преграды около 10 миллионов человек и более 94 миллионов тонн различных грузов. Это тоже вклад моряков в выполнение общей задачи.

Родина высоко оценила подвиг советских моряков. Все наши флоты и почти все флотилии стали Краснознаменными. Сотни тысяч моряков с гордостью носят боевые награды, которыми отмечены их героизм и мужество.

Славу нашего Военно-Морского Флота свято берегут и умножают новые поколения советских военных моряков.